J. VALERIO BORGHESE

LOS DIABLOS DE LA MAR

J. VALERIO BORGHESE

LOS DIABLOS DE LA MAR

LUIS DE CARALT
EDITOR
Ganduxer, 88
BARCELONA

Titulo de la obra original:
DECIMA FLOTTIGLIA MAS

Versión española de
LUIS LEAL LEAL

Primera edición: Septiembre 1968

RESERVADOS TODOS LOS DERECHOS
© Luis de Caralt, 1968
Impreso en España

Depósito Legal: B. 30580-1968 Núm. Registro. 1045 - 68

Gráficas Pérez - Calderón de la Barca, 3 - Barcelona

COMO NACE UNA NUEVA ARMA

La génesis: las sanciones y la hostilidad inglesa durante la guerra de Abisinia. — Los precedentes: el «Grillo» de Pellegrini y la «Mignatta» de Paolucci y Rossetti. — Toschi y Tesei. — Nace el torpedo pilotado. — Primeras pruebas. — La Escuela del Serchio. — Los primeros pilotos. — Origen de la lancha explosiva. — El duque de Aosta. — Dos años perdidos. — La recuperación en 1938. — El comandante Aloisi. — Perfeccionamiento en 1940. — El primer ejercicio completo con el submarino «Amatista». — Lo que pudo hacerse y no se hizo.

2 de octubre de 1935. — Italia se ha dirigido hacia Africa Oriental. La Marina está en situación de alarma: de un momento a otro los acontecimientos pudieran precipitarse. Aunque no estemos listos y aunque la perspectiva de un encuentro con la flota inglesa, la más potente del mundo, pudiera ser motivo de preocupación, no importa; todos los oficiales, todos los marineros, están en sus puestos de responsabilidad y de su obligación.

Para narrar la historia de los medios de asalto y las razones que los originaron, debo mirar atrás, más que a los precedentes de la otra guerra, a esta fecha: porque fue con motivo de la situación creada en aquellos días por lo que se impuso la necesidad de la creación de una nueva arma.

¿Cómo hubiera podido resistir Italia al intento inglés de plegarla con la fuerza y con el peso de su flota? En una guerra aeronaval, como era la que se cernía, nuestras posi-

bilidades estaban descontadas desde un principio: inmenso el desequilibrio de las fuerzas, tanto en la mar como en el aire; inmensa la desproporción entre la relativa capacidad de producción industrial; inmensa la diferencia entre las posibilidades de suministro. Si nos encontrásemos encerrados en nuestra pequeña e incómoda península, y en poco tiempo costreñidos al hambre provocada por el bloqueo inglés, ¿cómo salir? De aquí que se abrió camino la siguiente idea: es necesario crear un instrumento de destrucción, cuya utilización imprevista y a tiempo, provoque «una fuerte reducción inicial de la fuerza naval enemiga con acciones de sorpresa, basadas en la novedad del sistema y en la decisión de los atacantes en los primeros días de guerra». (1)

Algo nuevo, insospechado, de construcción rápida, de empleo inmediato y que, portando la destrucción al campo enemigo desde el comienzo de las hostilidades, lo lleve al grado de afrontar la lucha en condiciones de paridad de fuerza, o por lo menos en condiciones de menor ventaja. Una arma cuya fuerza consista en la sorpresa, es decir, en el secreto sobre su existencia; y que por lo tanto su empleo debe ser adoptado en masa y sobre varios objetivos a un tiempo puesto que, desvelado el secreto, las posibilidades serán reducidas infinitamente, mientras que su empleo se hará cada vez más difícil y arriesgado.

Teseo Tesei y Elios Toschi son dos tenientes de máquinas de la Armada, embarcados en la flotilla de submarinos de La Spezia. Ya desde años atrás, en las largas conversaciones habidas en común, ellos se ocuparon de estas cuestiones y de otras análogas; particularmente estudiaron las empresas de aquellos que les precedieron en la guerra de 1914-18 en la invención y utilización de armas nuevas: el comandante Pellegrini, que con el «Grillo» —una lancha

(1) Elios Toschi: «En fuga más allá del Himalaya». Ed. Europea. Milán.

torpedera dotada de cadenas-oruga, aptas para sobrepasar los barrajes protectores— penetró en el puerto de Pola (sorprendido en la fase crítica del paso de las obstrucciones, fue capturado antes de llevar a cabo su empresa); y Rafael Paolucci, el joven teniente médico que después logró gran fama como cirujano y que, con el comandante de máquinas Rafael Rossetti, en el lejano 1918, forzaron las defensas de un puerto enemigo. Así cuenta Paolucci la génesis de su idea: «En febrero de 1918 había proyectado hacerme llevar por una lancha a motor hasta la boca del puerto de Pola, cerca de un kilómetro por fuera de la escollera, y desde allí a nado, arrastrando mi torpedo, llegar a uno de los primeros buques tipo "Radetzky" fondeados inmediatamente detrás de los barrajes. Mi torpedo debía tener una longitud de 160 cm., un diámetro aproximado de 60 cm., una forma ojival con dos cámaras de aire, una a popa y otra a proa. El explosivo, de un quintal de trilita comprimida, debía quedar en el centro y entre la masa explosiva y la ojiva de proa debía colocarse un aparato de relojería regulable desde fuera, para el encendido del detonante, y en consecuencia, del torpedo. Una vez llegado debajo del casco enemigo y abierta la cámara de aire de popa, la posición del torpedo, originariamente horizontal, quedaría vertical. Un cabo de longitud aproximada de 4 metros, que llevaría arrollado a mi cuerpo y con un extremo fijo al torpedo, se fijaría con posterioridad a cualquier saliente del casco y, en el peor de los casos, al último extremo de una escala. Ya para entonces habría puesto en marcha el aparato de relojería de forma tal que la explosión ocurriese una hora después; habría abierto la cámara de aire de proa y el torpedo quedaría colgado en 4 metros con la cuerda tensa. La hora de tiempo necesaria para la explosión, me habría permitido el retorno a mi punto de partida. Aligerado del peso del torpedo, podía saltar las obstrucciones y esperar fuera el efecto de la explosión, y puesto que podía salir con más soltura y

con la espalda dada al enemigo, cabía la posibilidad de hacer notar mi presencia al hacer señales con una linterna eléctrica impermeable a la lancha que me esperaba.» (1)

Este primitivo proyecto fue abandonado después de varios meses de tenaz y solitario entrenamiento nocturno, durante el cual Paolucci nadaba hasta recorrer 10 kilómetros remolcando una boya que simulaba su torpedo. El capitán de navío Constanzo Ciano le ordenó unirse al comandante de máquinas Rosetti; éste desde el principio de la guerra había trabajado en la construcción de un aparato que le permitiese penetrar en la base de Pola a fin de poder afondar los buques enemigos. El aparato consistía en un propulsor de torpedo a aire comprimido, regulable con una manivela exterior.

«En la cabeza del torpedo se hacían firmes dos cilindros que contenían cada uno 170 kgm. de trilita. El encendido ocurría automáticamente a la hora deseada merced a un aparato de relojería. Además existía un aparato magnético especial (sanguijuela) para tener atacado automáticamente el cilindro al casco enemigo. Estos aparatos magnéticos de cerca de 20 cm. de longitud y no más de 6 ó 7 cm. de espesor, se esconden en una especie de agujero dentro de cada cilindro. Al llegar debajo del buque enemigo, se atacan al casco. Se les une un cabo sutil de 4 metros de longitud de tal forma que el cilindro quede colgando y no sobrepase tal profundidad. La suelta del cilindro del torpedo propulsor se hace con extrema facilidad. La fuerza de propulsión corresponde a 40 caballos, y se pueden alcanzar de 3 a 4 nudos con una carga útil; la distancia máxima llega a las 8 ó 10 millas.» (2)

Sabido es, (pertenece al libro de oro de las hazañas navales de todos los tiempos y todos los países) cómo el 31 de

(1) Rafael Paolucci di V.: «Mi pequeño mundo perdido». Ed. agotada.
(2) Rafael Poilucci di V., op. citada.

octubre de 1918, Paolucci y Rosetti después de varios meses de adiestramiento y puesta a punto la nueva arma, partieron de Venecia a bordo del torpedero «65 PN», siendo comandante de la expedición Constanzo Ciano. Se lanzaron a la mar en la embocadura del puerto de Pola al anochecer; después de infinitas peripecias debidas a la fuerte corriente y superados varios órdenes de barrajes, lograron minar el «Viribus Unitis» quien, al alba del 1 de noviembre, se hundía a consecuencia de la explosión.

Este sería el modelo del cual tomaron la iniciativa para sus estudios nuestros dos jóvenes oficiales Tesei y Toschi. Compañeros de Cuerpo, de curso y de fe, ambos amaban su profesión y la abrazaron como una misión; ambos estaban imbuidos de los sanos y elementales principios según los cuales servir a la Patria es el primero de los deberes y el más alto de los honores concedidos al hombre.

Toschi era alto, robusto y bien plantado; con un rostro abierto y leal en el cual brillaban dos ojos vivos e inteligentes; más bajo, igualmente robusto, pero más nervioso, Tesei tenía un perfil cortante, provisto de ojos oscuros y profundos en los que se leía la madurez del pensamiento y la firmeza del carácter.

Ellos se plantearon el problema en términos técnicos. Partiendo de la «Sanguijuela» de Rossetti querían llegar a un arma que tuviese sobre aquélla la ventaja de poder permitir a dos hombres, un piloto y un ayudante, vivir, navegar, dirigirse contra un blanco y atacarlo «permaneciendo debajo del agua».

Pasaron noches enteras encerrados en su camarote de la Base de Submarinos de La Spezia, discutiendo y proyectando los detalles técnicos y náuticos. Finalmente la idea tomó forma.

«El nuevo instrumento bélico de forma y dimensiones muy parecidas a las de un torpedo, es en realidad un minúsculo submarino de características completamente nue-

vas, a propulsión eléctrica y con un volante de maniobra similar al de un avión. La novedad más interesante es que la dotación, en vez de ir dentro, y en cierto sentido impotente, quedará fuera. Los dos tripulantes, auténticos aviadores de los abismos submarinos, montando a caballo del pequeño "avión" subacuático y apenas protegidos del golpe frontal del agua por una pantalla ojival de vidrio plástico... de noche, sumergidos en las tinieblas más cerradas, guiados por los fosforescentes aparatos de navegación, podrán dirigirse y atacar, protegidos por una completa invisibilidad. La dotación, libre de la estructura de acero, móvil, ágil, pudiendo posarse en el fondo del mar y sobre el mismo caminar y actuar, está en condiciones de cortar redes y vencer obstáculos con los instrumentos de aire comprimido en su poder, podrán llegar donde quieran, superar cualquier obstrucción y cualquier obstáculo. Provistos de un respirador subacuático de gran autonomía, los operadores podrán, sin ninguna conexión con la superficie, respirar y navegar bajo el agua a cotas variables hasta los 30 metros, transportando dentro de un puerto enemigo una potente carga de alto explosivo. Completamente invisibles, fuera del alcance de la sensibilidad acústica de cualquier aparato ultrasonoro, podrán maniobrar en el interior del puerto hasta alcanzar la carena de cualquier gran unidad, asegurando la carga que, al explotar, determinará el hundimiento.» (1)

Ultimados los cálculos y diseños del proyecto, éste viene sometido al Ministerio de Marina para su aprobación y autorización para construir un ejemplar o dos para que sirvan como prototipos para las experiencias prácticas. La respuesta del almirante Cavagnari, jefe de E. M. es solícita y favorable: inmediatamente comienza la construcción de dos ejemplares experimentales. Treinta operarios del

(1) Toschi: op. cit.

taller de Armas Submarina de S. Bartolomeo (La Spezia) son destinados a este trabajo. Aunque los dos proyectistas no quedan libres en sus destinos de jefes de máquinas de submarinos, y por lo tanto, sólo pueden dedicarse a su cometido especial durante las horas libres del servicio a bordo, superando dificultades y a base de medios de fortuna (el primer motor propulsor fue el de un ascensor en desbarate), lograron que en un par de meses los aparatos estuviesen listos. «Las primeras pruebas fueron satisfactorias —escribe Toschi—. Llevadas a cabo en las gélidas aguas del golfo en el mes de enero, dan resultados inesperados y sensaciones novísimas, mientras nuestros cuerpos sumergidos, tiritando hasta casi el espasmo y transportados por el instrumento creado por nosotros, vibran de alegría en la oscura profundidad marina que el minúsculo torpedo humano surca con gran docilidad.»

Después de las pruebas de conjunto, viene la oficial en presencia del almirante Falangola enviado por el Ministerio, la cual tiene lugar en un dique de carena en el Arsenal de La Spezia, preparado al efecto y, para la tutela del secreto, circundado de carabineros. A pesar de la baja temperatura, de varios inconvenientes debidos al material todavía no a punto y de la estrechez de las aguas en el dique, las pruebas de maniobrabilidad y de inmersión, superaron el rigor del experimento y rompieron la incredulidad de los asistentes. Efectivamente, estos dos hombres tenaces y valerosos, habían creado un nuevo instrumento de guerra: no era cosa de dudarlo, viendo aflorar sus cabezas y luego desaparecer totalmente bajo las aguas tórbidas sin dejar rastro alguno, y aflorar después más allá, debido a los movimientos de un aparato invisible, pero dócil y obediente, sin duda, al mando de los pilotos.

El almirante Falangola previó las posibilidades de la nueva arma y dio parecer favorable a la construcción de un cierto número de aparatos. Se dio la orden para la cons-

trucción de éstos; al mismo tiempo, en los primeros meses de 1936 algunos oficiales, que se ofrecieron voluntariamente, provistos de las necesarias y no comunes dotes físicas y morales, fueron destinados a adiestrarse en el no fácil manejo del torpedo tripulado. Quiero recordar los nombres para la Historia: además de los tenientes de máquinas Toschi y Tesei, éstos fueron, el teniente de navío Franzini, el subteniente de armas navales Stefanini y el alférez de fragata Centurione.

Este fue el primer embrión de lo que después sería la Décima Flotilla MAS; es decir, el ente destinado al estudio, construcción, adiestramiento y utilización, en guerra, de los medios de asalto de la Marina italiana.

Pero no todo se desenvolvía de forma simple y llana; la aparición de un nuevo ingenio, provoca inevitablemente reacciones, oposiciones, escepticismos. Existían los fanáticos, los progresistas, que consideraban ya superadas las flotas: ¿Cómo podrían supervivir a la nueva arma? Por el contrario, existían los conservadores: sólo el cañón, en el futuro como en el pasado, resolvería el problema de la superioridad naval. ¿Qué podrían hacer dos hombres solos sumergidos en el agua fría y en la oscuridad de la noche, contra los insuperables aprestamientos defensivos de una base naval y de una flota al ancla? ¿Era lícito perder tiempo y dinero, destacar oficiales, de los que existía gran penuria dada la insuficiencia de los existentes respecto a las crecientes exigencias de la Marina, para el adiestramiento de una utilización de éxito dudoso y más aún sin precedentes? ¿Y cómo definir la pretensión de estos dos jóvenes oficiales de máquinas de pretender pilotar por sí mismos en una guerra eventual, los medios construidos por ellos mismos? Los reglamentos se oponían claramente: el torpedo pilotado era una unidad de la Marina; el mando de unidades navales es prerrogativa de los oficiales de Cuerpo General; a ellos, pertenecientes al de máquinas, les competía el proyecto, pero no la conducción en la mar.

Así pues, mientras que al mando del capitán de fragata Catalano Gonzaga, de la flotilla de submarinos de La Spezia, se iba formando un primitivo y exiguo núcleo de pilotos, los inventores Toschi y Tesei seguían embarcados en sus submarinos, ausentándose forzosamente en las navegaciones, y pudiendo solamente dedicarse al perfeccionamiento de su creación y al adiestramiento subsiguiente, en las pocas horas discontinuas que les dejaba libre su normal actividad.

En la desembocadura del río Serchio, en la finca de los duques Salviati, lejos de cualquier vía de comunicación, de cualquier mirada indiscreta, en la espesura del bosque formado en un maravilloso escenario por los pinos seculares situados casi en la ribera de la mar, primero en una tienda y luego en un caserío de campesinos se situó la sede, desde su constitución, de la base de adiestramiento de torpedos tripulados; la grandiosidad y belleza de la Naturaleza fueron marco digno y protección segura a la actividad silenciosa, secreta, fidedigna y tenaz de aquel puñado de marineros que un día debían de amenazar la flota británica, levantando por su audacia la admiración incondicional del mundo.

Mientras tanto, bajo el estímulo de las mismas precauciones que habían tenido Toschi y Tesei durante las sanciones, el duque Amadeo de Aosta, general de Aviación, concibió llegar a los mismos resultados con medios totalmente diferentes. Lanchas pequeñas y velocísimas, portadoras de una carga explosiva, llevadas entre dos embarcaciones de los «S. 55» (los viejos y gloriosos «Sta. María») debían ser dejados en masa en la mar frente a las bases enemigas inmediatamente después de iniciadas las hostilidades y, penetrando en el puerto, se lanzarían al ataque en concurrencia con un ataque aéreo que debía atraer la atención de

la defensa. El duque de Aosta comunicó la idea a su hermano Aimone, duque de Spoleto, almirante y apasionado de la motonáutica. Este la hizo suya y con la ayuda del comandante Giorgis para el casco y del ingeniero Guido Cattaneo para la parte mecánica, fue construida rápidamente en dos ejemplares una embarcación que responde a las particulares exigencias de espacio y peso para las que fue concebida: el casco, ligerísimo, estaba constituido por un esqueleto de madera revestido de tela impermeable; el motor, por cuestiones de espacio, se colocaba abatido; en la proa se ponía una determinada cantidad de explosivo que, saltando al choque contra el blanco, debía procurar el hundimiento. El piloto debía lanzarse al mar pocos instantes antes del choque, después de asegurarse de la perfecta puntería de su embarcación.

Así nació la primera lancha de asalto rudimentaria, la cual, a través de muchas transformaciones y mejoras, debía resultar en el perfecto instrumento de guerra que llegó a hacer posible la espléndida victoria de Suda.

Pero pronto tuvo fin tanto fervor de trabajo.

Con el rápido fin de la guerra de Africa, que verdaderamente fue la victoria de un pueblo unido que luchó por su derecho a la vida, derrotada la Etiopía y proclamado el imperio, les pareció a los jefes responsables que la situación era menos grave, la amenaza de conflicto menos acuciante; en consecuencia, la pequeña sección de medios especiales, apenas constituida, llega a quedar tácitamente desmovilizada. Error grave, cuyos efectos se dejaron sentir duramente al comienzo de las hostilidades armadas con Inglaterra; error en el cual no debía haberse incurrido, dado que nuestro asentamiento en Africa Oriental no sólo no podía sedimentar la enemistad británica sino que, por el contrario, la hacía más segura, firme e inflexible.

Así, desde finales del 36 al 38, las pocas armas nuevas existentes, que habían exigido tanto trabajo paciente para

su puesta a punto, por el contrario fueron encerradas en almacenes y pañoles, bien preservadas a las miradas indiscretas; los pocos voluntarios ya adiestrados para su utilización que entonces parecía inminente, trasladados a otros destinos; por último, se suspendieron los estudios técnicos y la preparación de los planes de empleo.

En 1938, fue destinado al mando de la I Flotilla MAS ligerísima, en La Spezia, el capitán de fragata Paolo Aloisi, oficial entusiasta y genial, a quien el Ministerio le confió, además, el cuidado de ocuparse de los medios especiales. Recuperados los viejos materiales, dedicó sus dotes de inventiva a su perfeccionamiento; el primitivo torpedo tripulado por Toschi y Tesei, fue dotado de importantes mejoras, y las lanchitas de tela sustituidas por otras de casco de madera. En este último cometido colaboraron activamente el ingeniero Cattaneo y los carpinteros de ribera Baglietto di Varazze.

Fue en julio del 39, en vista del rápido empeoramiento de la situación internacional y de inminencia, claramente evidente, del conflicto europeo, cuando el Estado Mayor de la Marina dispuso: «Al mando de la I Flotilla MAS se le confía el encargo de seguir el adiestramiento de un núcleo de personal, para la utilización de algunos medios especiales y de efectuar algunas experiencias y pruebas referentes a la puesta a punto de los mismos medios, bajo la alta vigilancia del almirante Goiram.»

Así, a comienzos de 1940, los viejos pilotos tornaron de vez en cuando al Serchio, conservando sin embargo sus destinos de embarco; a Toschi, Tesei, Stafanini, Catalano y Centurione, se unieron otros oficiales para iniciar el adiestramiento: De Giacomo, Di Domenico, Vesco, Birindelli, Bertozzi, De la Penne y el mismo Aloisi.

El almirante Cavagnari, jefe de E. M. de la Marina, a quien se le mostró un film documental sobre las nuevas lanchas explosivas, con rápida intuición sobre las posibili-

la defensa. El duque de Aosta comunicó la idea a su hermano Aimone, duque de Spoleto, almirante y apasionado de la motonáutica. Este la hizo suya y con la ayuda del comandante Giorgis para el casco y del ingeniero Guido Cattaneo para la parte mecánica, fue construida rápidamente en dos ejemplares una embarcación que responde a las particulares exigencias de espacio y peso para las que fue concebida: el casco, ligerísimo, estaba constituido por un esqueleto de madera revestido de tela impermeable; el motor, por cuestiones de espacio, se colocaba abatido; en la proa se ponía una determinada cantidad de explosivo que, saltando al choque contra el blanco, debía procurar el hundimiento. El piloto debía lanzarse al mar pocos instantes antes del choque, después de asegurarse de la perfecta puntería de su embarcación.

Así nació la primera lancha de asalto rudimentaria, la cual, a través de muchas transformaciones y mejoras, debía resultar en el perfecto instrumento de guerra que llegó a hacer posible la espléndida victoria de Suda.

Pero pronto tuvo fin tanto fervor de trabajo.

Con el rápido fin de la guerra de Africa, que verdaderamente fue la victoria de un pueblo unido que luchó por su derecho a la vida, derrotada la Etiopía y proclamado el imperio, les pareció a los jefes responsables que la situación era menos grave, la amenaza de conflicto menos acuciante; en consecuencia, la pequeña sección de medios especiales, apenas constituida, llega a quedar tácitamente desmovilizada. Error grave, cuyos efectos se dejaron sentir duramente al comienzo de las hostilidades armadas con Inglaterra; error en el cual no debía haberse incurrido, dado que nuestro asentamiento en Africa Oriental no sólo no podía sedimentar la enemistad británica sino que, por el contrario, la hacía más segura, firme e inflexible.

Así, desde finales del 36 al 38, las pocas armas nuevas existentes, que habían exigido tanto trabajo paciente para

su puesta a punto, por el contrario fueron encerradas en almacenes y pañoles, bien preservadas a las miradas indiscretas; los pocos voluntarios ya adiestrados para su utilización que entonces parecía inminente, trasladados a otros destinos; por último, se suspendieron los estudios técnicos y la preparación de los planes de empleo.

En 1938, fue destinado al mando de la I Flotilla MAS ligerísima, en La Spezia, el capitán de fragata Paolo Aloisi, oficial entusiasta y genial, a quien el Ministerio le confió, además, el cuidado de ocuparse de los medios especiales. Recuperados los viejos materiales, dedicó sus dotes de inventiva a su perfeccionamiento; el primitivo torpedo tripulado por Toschi y Tesei, fue dotado de importantes mejoras, y las lanchitas de tela sustituidas por otras de casco de madera. En este último cometido colaboraron activamente el ingeniero Cattaneo y los carpinteros de ribera Baglietto di Varazze.

Fue en julio del 39, en vista del rápido empeoramiento de la situación internacional y de inminencia, claramente evidente, del conflicto europeo, cuando el Estado Mayor de la Marina dispuso: «Al mando de la I Flotilla MAS se le confía el encargo de seguir el adiestramiento de un núcleo de personal, para la utilización de algunos medios especiales y de efectuar algunas experiencias y pruebas referentes a la puesta a punto de los mismos medios, bajo la alta vigilancia del almirante Goiram.»

Así, a comienzos de 1940, los viejos pilotos tornaron de vez en cuando al Serchio, conservando sin embargo sus destinos de embarco; a Toschi, Tesei, Stafanini, Catalano y Centurione, se unieron otros oficiales para iniciar el adiestramiento: De Giacomo, Di Domenico, Vesco, Birindelli, Bertozzi, De la Penne y el mismo Aloisi.

El almirante Cavagnari, jefe de E. M. de la Marina, a quien se le mostró un film documental sobre las nuevas lanchas explosivas, con rápida intuición sobre las posibili-

dades reservadas al arma había ordenado que fuese construida una serie de 12 y que en la sección de planes del E. M. de la Marina se instituyese una oficina de estudio de medios especiales, confiada al capitán de navío De Pace. Así llegaba gradualmente a tomar forma concreta un principio de organización.

Aloisi había llevado las nuevas armas desde el letargo hasta la vida, había contribuido notablemente a su progreso técnico, a formar un primer núcleo de personal adiestrado y, principalmente, a vencer la resistencia y oposición de muchos que no veían en la Sección Secreta sino una inútil dispersión de energía y, cuando menos, a un cómodo sistema de algunos para sustraerse al rigor de la carrera, divagando brillantemente; comenzaba a penetrar en lo alto el concepto de una utilización resolutiva en la primera noche de guerra, como factor decisivo para el éxito del conflicto. Pero, debido a los dos años perdidos, ni el material ni el personal estaban listos, mientras los acontecimientos apremiaban fatalmente y el día de la prueba se acercaba rápidamente.

Fue a comienzos de 1940 cuando tuve ocasión de trabar conocimiento personalmente con el grupo de pilotos de la nueva arma. Mandaba entonces el submarino «Amatista», el cual fue elegido para el primer ejercicio completo de torpedos humanos. La idea de servirse de aviones para el transporte de los aparatos se había desvanecido ya; la falta de una aviación naval y la ausencia de una estrecha y eficaz colaboración entre la Marina y la Aviación, habían obligado a descartarla (y esto no fue sino uno de los daños menores que dicha falta debía producir en la guerra, a cuenta de la posibilidad de éxito de nuestras fuerzas armadas). Se había sustituido el avión por el submarino.

Presentes el almirante Goiram, comandante del Departamento Marítimo del Alto Tirreno, el comandante De Pace, el comandante Aloisi, y todos los pilotos de la nueva sección, se embarcaron tres aparatos en la cubierta del «Amatista» que, con los operarios a bordo, salió al mar. En el Golfo de La Spezia, en un punto situado al sur de la isla de Tino, con el submarino a flote, se inició la maniobra de largar al personal. Libres los aparatos, los operadores a caballo, dos hombres por cada torpedo, uno a proa del otro, en la noche oscura y ventosa vimos desaparecer rápidamente aquellas tres navecillas, solamente señaladas por la presencia de seis puntitos negros: las cabezas a flor de agua; después de un momento, ni aun esto. Objetivo: aproximarse al puerto, entrar por el Paso de Levante, atacar al buque «Quarto» que se hallaba amarrado en la rada. El ejercicio duró toda la noche. Al alba, el objetivo era alcanzado por uno de los tres aparatos (los otros dos habían sufrido averías) y el blanco se encontraba con una potente carga (simulada) fijada bajo la carena; en caso real no hubiese escapado a una destrucción segura.

En aquella ocasión fue experimentado un sistema basado en la emisión de ondas muy cortas por el submarino, que debía servir de guía a los aparatos dotados de receptores, a fin de permitirles el retorno a bordo una vez cumplida la misión. Se abandonó debido a los resultados insuficientes y sobre todo porque se observó, en primer lugar por los tripulantes, que el regreso a bordo del submarino no debía ser tenido en consideración, prefiriendo saber los pilotos que desde el instante de la separación se cortaban los puentes; ninguna energía en reserva para una posibilidad de salvarse, sino que toda, hasta el agotamiento extremo, debía ser utilizada a fin de causar al enemigo el máximo daño posible. Tesei, sobre todo, que estaba entre los pilotos de aquella noche, afirmaba este principio, elevándolo al vértice del más sublime misticismo. «El éxito de la misión no tiene mucha importancia —decía— y ni aún el éxito de la guerra. Lo que verdaderamente cuenta es que haya hombres dispuestos a morir en la empresa, y

que mueran realmente: porque es de nuestro sacrificio de donde tomarán ejemplo las futuras generaciones y de donde sacarán fuerzas para vencer.» Y diciendo esto, profetizaba conscientemente su propio fin; por ésta su íntima decisión, gozaba de un alto prestigio entre sus compañeros de sección, de la que era, además de técnico iluminado, la guía y la conciencia.

Estos ejercicios y los sucesivos en los que tomé parte, me causaron una profunda impresión; debido a mi especialidad en armas submarinas y por la experiencia que tenía en el campo específico y, además, por ser buzo reconocido desde hacía varios años, me daba perfecta cuenta de la posibilidad bélica efectiva del nuevo instrumento de guerra, de difícil empleo indudablemente, pero que por medio de hombres de características físicas y morales excepcionales, trabajando hasta el límite de los recursos humanos en energía, en resistencia y en voluntad, habrían podido realizar acciones difícilmente superables por su complejidad. Con el torpedo tripulado y la lanchita explosiva, la Marina italiana, y ella sola, poseía los medios que realmente le podían haber permitido, con acciones improvisadas, inesperadas y de masa, ejercidas simultáneamente en varios puertos a fin de explotar la sorpresa, lograr al comienzo de las hostilidades una victoria clamorosa y sustancial que aparease el potencial de las flotas contrapuestas.

La lanchita explosiva era un auténtico «medio de asalto», mientras que al torpedo tripulado se le podía definir con el nombre de «medio insidioso»; en esta diferencia de expresiones se establece bastante bien el contraste de las características necesarias a los voluntarios de una y otra arma.

Tanto exige a uno impetuosidad cuanto al otro calma fría; aquél concentra toda su energía en la acción de pocos segundos y éstos deben diluirlas en horas y horas; en unos hay nervios, y en el otro no deben poseerse; aquél

desafía en un momento supremo a un enemigo que ve y que lo tiene al frente; éste, sumergido en la profunda oscuridad del abismo marino nocturno, sigue en su ciego camino los datos fosforescentes de sus instrumentos, reconoce al blanco sólo al contacto de sus manos desnudas contra la potente carena enemiga; uno, en fin, es el infante que, expuesto al fuego cruzado del enemigo, salta de la trinchera para el ataque a la bayoneta o a la bomba de mano; el otro es el minador que se cava el camino en las aguas enemigas a través de las obstrucciones, circundado de insidias y peligros, confiado a un instrumento vulnerabilísimo, protegido de la acción tremenda del frío submarino, con el que está en contacto directo, sólo por un traje de tejido impermeable.

Naturalezas diversas, hombres diversos, diversa la base del adiestramiento.

Las lanchitas en La Spezia: escuela de motores, tripulado, navegación, paso de obstrucciones y ataque; los torpedos tripulados en el Serchio: aprender a estar bajo el agua usando el respirador, pilotaje del torpedo, navegación, paso submarino de obstrucciones con corta-redes, y ataque a carenas.

Igual para todas las cualidades morales y de carácter: firmeza, decisión y tenacidad, desprecio al peligro, seriedad de propósito, dedicación total de la propia vida a la patria.

Con esta mentalidad y en esta atmósfera se estaba preparando, a principios del 40, aquel pequeño grupo de oficiales y marineros; pero tan elevadas características del personal, se contrastaban con la escasez de medios a su disposición, la desconfianza hacia la especialidad, la poco clara visión de las posibilidades reales de las nuevas armas, la duda sobre su eficacia, la falta, en fin, de un plan de empleo orgánico y a largo plazo.

Era así obstaculizado el camino a un gran éxito italiano

que hubiera podido mudar y quizás invertir el curso de la guerra inminente.

Y que un ataque a tiempo y en masa al comienzo de las hostilidades, hubiese tenido plenos resultados, está confirmado por los efectos conseguidos con nuestros medios, todavía imperfectos, contra la flota inglesa, victoriosamente atacada en sus bases más protegidas, cuando ya estaban tomadas medidas eficacísimas de cautela y defensa. Y aún después que los ingleses supieron y poseyeron las nuevas armas, a continuación de los ataques sufridos, y cuya existencia no constituyó más un secreto, Alejandría y Gibraltar fueron violadas de nuevo con resultados positivos.

No es deseo de polémica por lo que se hace aquí una llamada a los errores cometidos y a las ocasiones perdidas, sino porque se cree que la historia debe ser escrita con objetividad para las generaciones futuras. Estas deben aprender a no repetir los errores de los predecesores.

LOS MEDIOS DE ASALTO

Descripción de los medios especiales. — El submarino de bolsillo CA. — El torpedo tripulado SLC y su utilización. — Una misión tipo. — El torpedo S. Bartolomé SSB. — La lanchita explosiva MTM. Su gemela transportable en submarino MTR. — La lanchita torpedera MTS y sus derivados MTSM y SMA. — La »sanguijuela» o «chinche» llevados por los hombres gamma o nadadores. — El baulito explosivo.

Los medios de asalto de la Marina italiana, durante la guerra, sufrieron modificaciones y transformaciones aconsejadas por la experiencia y por la necesidad de superar los obstáculos que el enemigo iba poniendo a medida que tenía conocimiento de los nuevos medios ofensivos. Los principales fueron los siguientes:

El submarino de bolsillo CA. — Pequeño submarino de unas doce toneladas construido por la «Caproni» según modelo original que remontaba a la guerra de 1914-18. Armado con dos torpedos de 450 mm. y dotado con sólo dos hombres. Según idea del comandante Belloni, estaba previsto que, desprovisto de los torpedos, podía penetrar en inmersión en el puerto enemigo, permitiendo la salida de saboteadores navales, destinados a minar los buques.

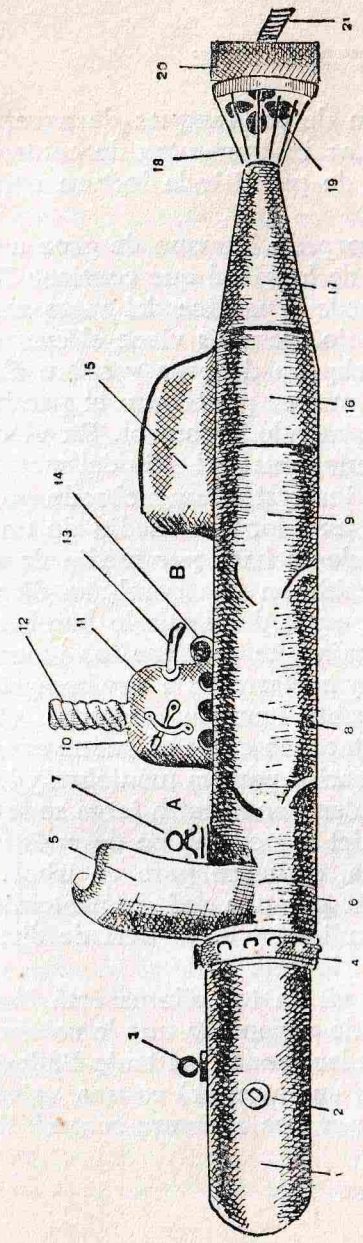
Los progresos científicos de los dispositivos de investigación submarina, la gran distancia de las bases enemigas

de nuestros puertos de partida (a diferencia de la situación en la guerra precedente) en relación a la escasa autonomía del CA y de la creación de la nueva arma más ágil, más penetrante y más económica que fue el torpedo humano, no aconsejaron el uso para el que se había construido. Estaba preparándose su utilización para un ataque contra el puerto de Nueva York, cuando sobrevino el armisticio.

Sin embargo, fueron construidos varios ejemplares de un tipo más marinero, el CB, de 30 toneladas y 4 hombres de dotación, con autonomía notablemente mayor. Se utilizaron en el mar Negro con notable éxito, con funciones de submarino y no de medios de asalto.

El torpedo humano SLC llamado «Maiale» (Versión Tesei-Toschi de la «Sanguijuela» de Rossetti). — Es una especie de torpedo de 6,70 metros de longitud y 53 cm. de diámetro sobre el cual montan a caballo dos hombres; delante el piloto (siempre un oficial) y atrás en tandem su segundo. Las piernas van apoyadas en estribos; un parabrisas sirve de rompeolas. La velocidad máxima es de 2,5 nudos (lo que justifica su denominación oficial; SLC, siluro a lenta corsa), tiene un radio de acción de unas diez millas, puede sumergirse hasta 30 metros (límite que fue sobrepasado en misiones de guerra). La inmersión y emersión se hace con el llenado o vaciado de tanques mediante bombas eléctricas. El motor propulsor es eléctrico, la energía está constituida por una batería de acumuladores de 30 elementos, a una tensión total de 60 voltios; cuatro marchas permiten regular la velocidad mediante un pequeño volante unido a un reostato. El mando de los timones es similar a la «cloche» de un avión, e igual su uso. Sobre la cruceta, delante del piloto, está el cuadro de instrumentos de control, consistentes en un manómetro de profundidad, una brújula magnética, un voltímetro, un amperímetro, un manóme-

SILURO DE CURSO LENTO (SLC) LLAMADO «MAIALE» (cerdo)



A. Puesto de pilotaje del aparato. B. Puesto del segundo tripulante. 1. Cabeza cargada (300 Kg. de explosivos). 2. Espoleta de relojería. 3. Asa de suspensión. 4. Juntura para separación de la cabeza. 5. Parabrisas. 6. Tanque estabilizador de proa. 7. Mando del tanque estabilizador. 8. Compartimiento baterías. 9. Motor propulsor eléctrico. 10. Palanca mando tanque inmersión rápida. 11. Caja de rápida inmersión. 12. Salida aire inmersión rápida. 13. Soporte para el segundo tripulante. 14. Bombona de aire (200 Kg.) para agotamiento rápido. 15. Cofrecillo conteniendo una escafandra autónoma de reserva y los útiles de trabajo (palancas, alicates, mordazas, etc.). 16. Tanque estabilizador popa. 17. Paso del eje de la hélice. 18. Protector hélice. 19. Hélice. 20. Timón vertical (de dirección). 21. Timón horizontal (de profundidad).

tro que registra la presión de los tanques de agua, y un nivel a burbuja de aire. Los instrumentos de control son todos fosforescentes a fin de permitir la lectura nocturna bajo el agua.

Examinemos ahora el torpedo humano de proa a popa. La cabeza, de 1,80 metros de longitud que contiene 300 kilógramos de explosivo, puede separarse del resto mediante una braga de fácil manejo. Después viene el cuerpo del torpedo, el tanque de nivelación de proa y sobre él, a la misma altura, el sitio del primer piloto con el parabrisas, cruceta e instrumentos de mando y control. En el centro están las baterías de acumuladores y el sitio del motor; encima, el tanque de rápida inmersión, maniobrado por una leva y comunicado con el exterior por medio de un tubo que desfoga aire. Su vaciado se hace por medio de aire a alta presión, que va contenido en una bombona dispuesta al efecto. Luego viene el puesto del segundo hombre, que apoya la espalda en una caja que contiene los instrumentos de trabajo: alzarredes y cortarredes a aire comprimido, tijeras grandes, el instrumento llamado «sergente» (1) utilizado en la maniobra de atacar la carga al buque enemigo; cabos en abundancia, necesarios para la maniobra y lo que, adujado en un trozo de madera, en nuestra jerga se le llama «ascensor». En el cuerpo del torpedo viene después el tanque de nivelación de popa, el hueco para el árbol de la hélice, la hélice circundada por una red de protección, el timón horizontal de profundidad y el vertical de dirección ambos manejados por la «cloche».

El traje con el que se visten los pilotos está formado por una escafandra de tejido engomado que le recubre por entero, excluidas la cara y las manos; el traje Belloni (del comandante Angel Belloni, su inventor) es una vaina hermética en la que se entra por una abertura central, dotada

(1) Mordaza.

de un ingenioso sistema de cierre estanco. Para la respiración bajo el agua, el piloto se endosa un autorespirador alimentado por una bombona de oxígeno puro a alta presión, y que le asegura una autonomía de cerca de seis horas. Del saco-pulmón de goma del autorespirador, un tubo arrugado y flexible lleva el oxígeno (a presión reducidísima) a la máscara. La expulsión de aire se hace a través del mismo tubo y desfoga en una cápsula de calcio que ejerce la función de entretener y absorber el anhídrido carbónico producido por la respiración.

Veamos ahora cómo se utiliza este material. Nos encontramos en el interior del submarino que se aproxima; nuestros aparatos están encerrados en sendos cilindros a cierre hermético y dispuestos en cubierta. Después de algunos días de navegación, alcanzamos los alrededores de la base a atacar. Nos colocaremos en la mar, en la mínima distancia posible del puerto enemigo consentida por las dificultades naturales y por las creadas para la defensa del adversario.

Apenas salidos del submarino, cada dotación extrae su propio aparato del cilindro y realiza varias pruebas a fin de asegurarse de que no ha sufrido daños durante la navegación; si todo va bien, siguiendo las indicaciones de la brújula, se pondrán a la velocidad máxima dirigiéndose de acuerdo con la derrota prestablecida, hacia la embocadura del puerto; durante esta fase, tendrán la cabeza fuera del agua para orientarse y para no fatigarse demasiado, respirando de la atmósfera.

Se va reduciendo la velocidad a medida que se aproximan al radio de vigilancia del centinela enemigo; si una embarcación navega por las cercanías amenazando descubrirlos, o el rayo de un proyector en descubierta se dirige sobre ellos, desaparecerán bajo el agua mediante una rápida inmersión, continuando en la derrota de aproximación. He aquí al torpedo humano que aborda la red de obs-

trucción; se pasará debajo si existe un vano, o bien se creará éste mediante el alzarredes o el cortarredes. Ya están en el interior del puerto; a poca velocidad, con media cabeza fuera del agua («cota de ojos»), se dirigen hacia el blanco que se les ha asignado, del cual deben conocer perfectamente la ubicación, la silueta que habrán estudiado mil veces bajo todos los aspectos posibles y, por lo tanto, la derrota de aproximación.

Finalmente, he aquí el buque asignado; se ha localizado. ¿Cómo ocurre el ataque? Voy a utilizar las palabras de uno que lo ha realizado varias veces y que ha sobrevivido para narrar su historia.

«Ved la silueta de vuestro blanco resaltar sobre el cielo. Lo habéis soñado durante meses, os habéis entrenado durante años. Este es el momento definitivo. El éxito significa la gloria; el fracaso una ocasión única perdida para siempre. A "cota de ojos" nos aproximamos hasta unos treinta metros del blanco. A veces se ve alguna luz en cubierta, el resplandor de una cerilla que enciende un cigarrillo, o se oye cualquier nota de canción; ello te recuerda que quien buscas para hundir, está vivo. Toma la dirección exacta en la brújula, después inunda el tanque de inmersión y el agua se cierra sobre tu cabeza.

»Todo es frío, oscuridad y silencio. Ahora estás a profundidad suficiente, cierra la válvula de inundación, pon el motor a velocidad lenta y deslízate hacia delante. La oscuridad se hace improvisadamente más profunda; sabes que estás bajo el buque. Para el motor y abre la válvula que echará fuera el agua de inmersión. Mientras subes, pon una mano hacia arriba, sobre la cabeza. Te preguntas si encontrarás casco liso o dientes cortantes que te estropearán los dedos, o lo que todavía es peor, te harán pedazos tu traje de goma y te entrará el agua de mar.

»Estás contra la carena. Ahora, empuja el torpedo hacia atrás, a fin de que tu segundo hombre pueda aguantar, en

la anchura de dos palmos, la quilla de balance que corre sobre cada banda de la carena de todo gran buque. Sientes un golpe sobre la espalda: es el segundo que ha encontrado la quilla de balance y le está fijando un acial. Dos golpes sobre la espalda: el acial está fijo. Ahora, adelante para alcanzar la quilla de balance del otro lado. El segundo está tendiendo un cabo de una a otra quilla. Fija el segundo acial. Y ahora atrás de nuevo, aguantándose sobre el cabo teso, bajo la carena, hasta el centro del buque. Mientras te aguantas con las manos en el cabo y con las piernas sostienes el torpedo, tu segundo sale de su puesto y, pasándote al lado, se coloca sobre la cabeza del torpedo, delante de ti. En la oscuridad, sabes que está uniendo la cabeza cargada al cabo teso situado entre las dos quillas de balance. Ahora la cabeza se ha separado; la espoleta de relojería, que hará explotar los 300 kgs. de la cabeza dentro de dos horas y media, comienza a contar sus minutos. El segundo torna a su puesto, tres golpes en la espalda: todo hecho. El trabajo ha terminado. Pon en movimiento el motor, te deslizas bajo el buque, y dulcemente subes a flote. Ahora puedes pensar en ponerte a salvo.»

Es sencillo, ¿verdad? Después veremos cómo van las cosas en la realidad y cuáles son las dificultades que han encontrado los que han intentado y llevado a cabo un ataque real; pero antes de examinar la realidad, con tantos elementos dramáticos e inesperados, hubiésemos querido llevaros con nosotros en esta excepcionalmente favorable y fácil misión. Pero ya la simple descripción puede dar al lector la valutación de cuánto se pide a sí mismo aquel que voluntariamente se ofrece para ser abandonado en el mar, sólo protegido por un traje de tela engomada, a miles de kilómetros de la propia base, de la propia casa; y a caballo de un frágil aparato que transporta la terrible carga de 300 kgs. de explosivo, de noche, bajo el agua, que penetra

en el interior del puerto y coloca con sus manos el artefacto bajo el casco del buque enemigo.

Esta es el arma utilizada en Gibraltar, Malta y Argel y que dio a Italia la gran victoria de Alejandría.

Torpedo San Bartolomé: SSB. — Modelo perfeccionado del precedente, con características marineras de autonomía, velocidad, navegabilidad e inmersión notablemente superiores. Construido en el taller secreto de los medios de asalto, junto a la dirección de Armas Submarinas del Arsenal de La Spezia, según planos del comandante Mario Masciulli, coayudado del capitán Travaglini, nunca fue utilizado en guerra, habiendo sido truncado su empleo inminente por el armisticio.

Embarcación de turismo modificada MTM llamada «lanchita explosiva». — Embarcación a motor, de fondo plano, con 5,20 metros de eslora y 1,90 metros de manga; con un motor Alfa Romeo de 2500 revoluciones que asegura una velocidad de 32 nudos y 5 horas de autonomía a la velocidad máxima. El conjunto hélice-timón es giratorio y constituye un bloque externo al casco como un fuera-borda; éste se eleva con fácil maniobra, a fin de pasar a flor de agua sobre las obstrucciones sin amarrarse a ellas. En la parte de proa de la embarcación se sitúa un barril que contiene 300 kms. de explosivo con sistema de explosión a choque o a presión hidrostática. Lo pilota un hombre solo; superadas cautamente las eventuales obstrucciones y las redes antitorpedo, selecciona el blanco; lo apunta contra la proa de la lanchita; cuando está en puntería, mete a toda fuerza, bloquea el timón, e inmediatamente se tira al mar. Mientras el piloto, para no encontrarse en el agua en el momento de la explosión, se iza rápidamente sobre el salvavidas de madera que le servía de espaldera y que se destaca de a bordo un momento antes del choque, mediante

la maniobra de una leva, la lanchita continuando su derrota, embute al adversario: la parte de popa se separa de la de proa (mediante la acción de una corona con una pequeña carga explosiva dispuesta todo alrededor del casco y que, al golpe, divide la lanchita en dos) sumergiéndose rápidamente, mientras el barril con la carga, al alcanzar la cota preestablecida, habida cuenta del calado del barco, explota por presión hidrostática, abriendo una gran brecha en la obra viva.

Con este medio de asalto se realizaron los ataques de Suda y Malta.

Embarcación de turismo reducida MTR. — Es una embarcación a motor, derivada de la precedente con las mismas características y modalidad de empleo, pero de proporciones reducidas para que pueda ser contenida en los cilindros portadores de los submarinos.

Embarcación de turismo torpedera MTSM. — Es una embarcación a motor ideada para atacar a buques, no sólo en los puertos, sino en mar abierto y en movimiento. Sus dimensiones son: 7 metros de eslora, y 2,30 de manga. Los motores (2500, Alfa Romeo) son dos, uno por banda, que le imprimen una velocidad de 30 nudos. Un torpedo pequeño de 450 mm. de diámetro va colocado en su correspondiente lanza-torpedos tubular, a crujía de la embarcación; viene lanzado hacia popa, impulsado por un expulsor que funciona a aire comprimido; apenas cae en el mar, el torpedo inicia su carrera invirtiendo la dirección del movimiento y pasando debajo de la lancha que lo lanzó.

El MTSM va dotado con dos pilotos. Es un derivado del MTS (un motor y dos pilotos) empleado en Santi Quaranta y Porto Edda; es precursor del tipo definitivo, el SMA, listo sólo hacia el final de la guerra.

El MTSM ha tenido gran utilización: en el mar Negro

con la «columna Moccagatta», en Africa Septentrional con la columna «Giobbe», en Túnez, Sicilia, Cerdeña.

Sanguijuela o chinche. — Artefacto explosivo de pequeñas dimensiones con una carga de 2 kilogramos que se adhiere bajo la carena por empuje de un cojín de aire. Se lleva en la cintura, en cuatro o cinco ejemplares por un «nadador de asalto» provisto de un pequeño autorespirador que le permite una autonomía submarina (para el trabajo de atacar la chinche a la carena) de unos cuarenta minutos. Va provisto de espoleta a relojería.

El «nadador de asalto» es un marinero que, revestido de una escafandra especial de goma (sumamente adherente) puede recorrer de seis a siete mil metros nadando, a una velocidad de 1500 metros por hora. Bajo el ojo atento y experimentado del centinela de a bordo, sabe aproximarse al buque enemigo sin ser advertido ni hacerse sospechoso; con movimientos invisibles y silenciosos se desliza bajo el agua y bajo la carena; se sirve, para la propulsión, de un par de aletas de pez, de goma inflada, colocadas en los pies, lleva en la cabeza una redecilla en la que se fijan algas u otros objetos que, visto desde lo alto, dan la sensación de detritos arrastrados por la corriente.

Baulitos explosivos. — Un perfeccionamiento de las «chinches»; un envoltorio cilíndrico de unos 4,5 kilogramos de explosivo muy potente; el nadador lo aplica con dos aciales a la quilla del balance del buque condenado; para hacer que la explosión ocurra, no en puerto, sino en mar abierto, va provisto además de un ingenio de explosión «a tiempo» y otro «a espacio», es decir, de una pequeña hélice que se pone en movimiento en la mar por efecto de la velocidad del buque y sólo cuando éste haya alcanzado los cinco nudos; después de un cierto número de vueltas preestablecidas y que corresponden a un recorrido determinado,

la pequeña hélice consiente la puesta en marcha del reloj que finalmente provocará la explosión.

Cuando los ingleses, debido a la búsqueda de estas armas, adoptaron el sistema de pasar con frecuencia un cable de acero a lo largo de la obra viva, el «baulito» fue completado con un caballito sobre el cual resbalase el cable sin detenerse en él; y, cuando sucesivamente, el enemigo hizo explorar metódicamente la carena de sus buques con buzos y buceadores, se adoptó un artificio mediante el cual, al desatornillar el acial para liberar el buque del artefacto, éste explotaba.

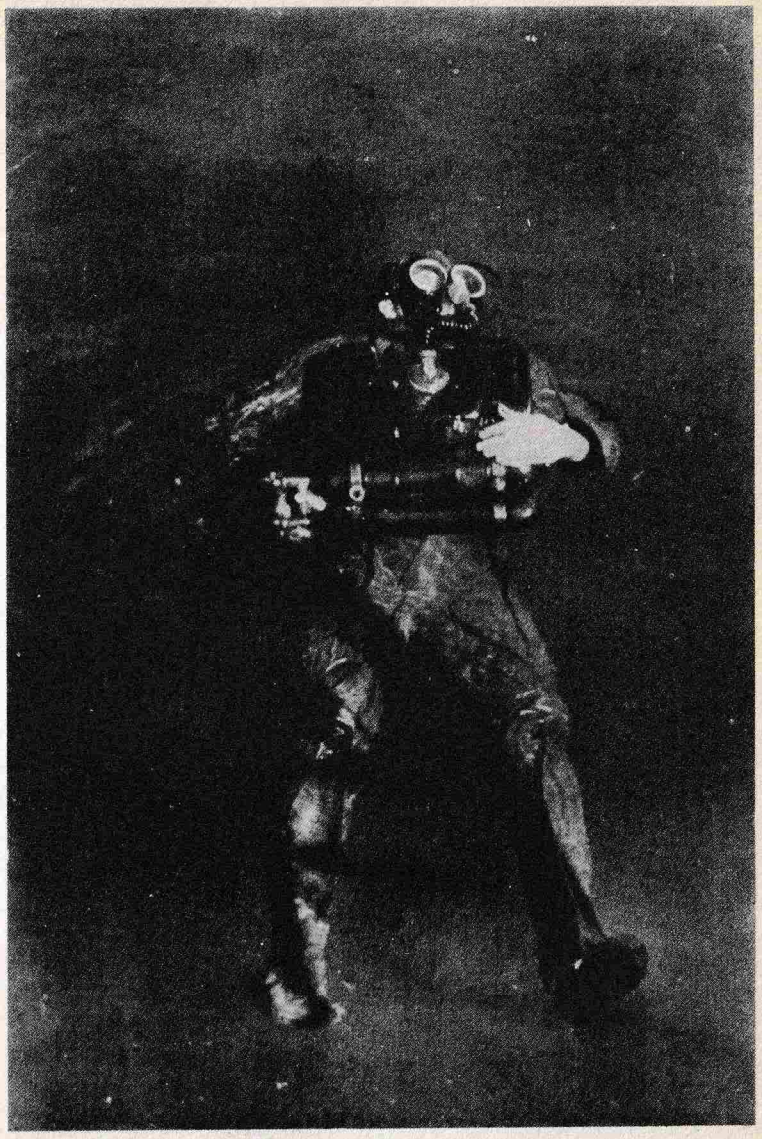
Se estudia muchos más aparatos de diversos géneros, y algunos de ellos construidos a título experimental, en el taller secreto de medios de asalto; por diversos motivos y por no ser utilizados, creo inútil describirlos. Durante la guerra, fueron muchísimos los «inventos» presentados por individuos particulares. La mayor parte eran estrafalarios, sin ninguna posibilidad real de construcción o utilización; era difícil superar el material en uso, y poquísimas las posibilidades de lograr un perfeccionamiento en la ofensiva naval contra el enemigo.

Pero, en definitiva, nunca faltó una aportación útil de la inventiva privada en este sector de la producción bélica.

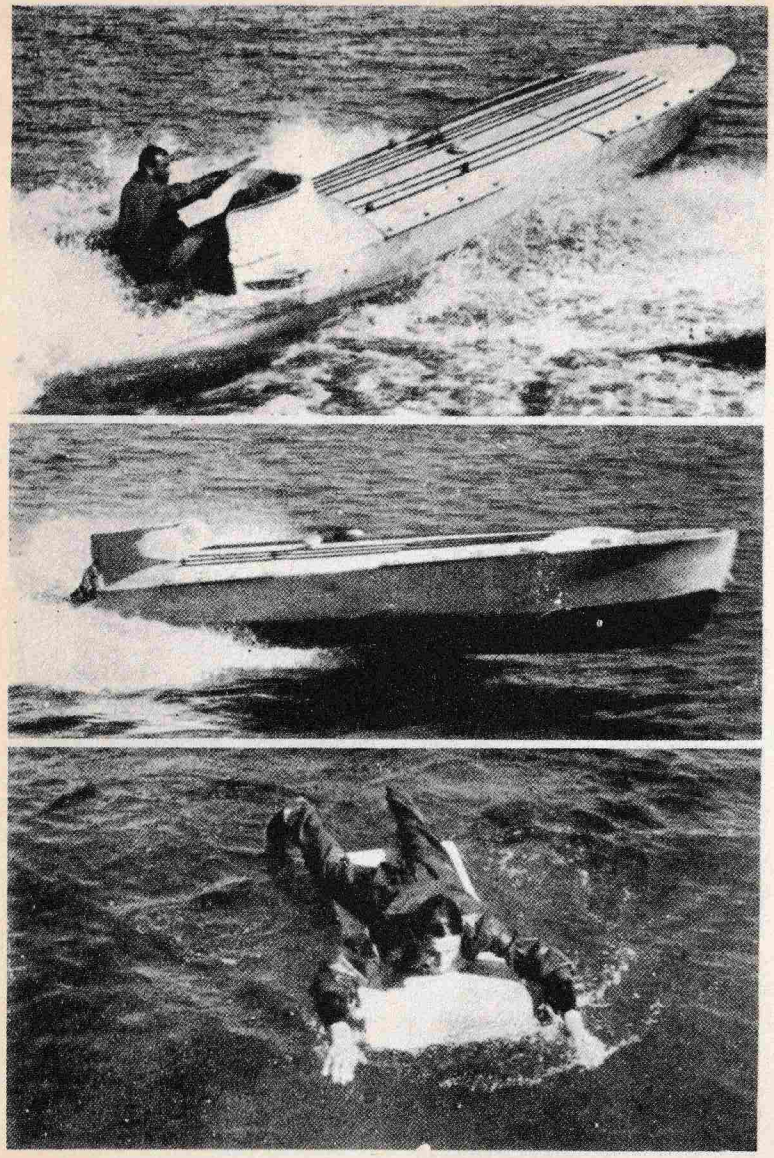
Los medios descritos anteriormente, todos de limitado radio de acción, necesitaban el preventivo transporte hasta las proximidades de los objetivos. A falta de aviones, que en muchos casos hubieran sido los transportes ideales, fue necesario, en consecuencia, modificar algunas unidades navales, generalmente destructores y submarinos, adaptándoles a la particular función de «buques transporte de medios de asalto». Los destructores con determinadas instalaciones (sillas en cubierta, grúas eléctricas para arriados en el mar, etc.), se mostraron especialmente adecuados para el transporte de lanchitas, mientras que para los torpedos humanos, se prepararon submarinos que los transportaron

encerrados en grandes cilindros metálicos estancos, colocados en cubierta, con extracción por medio de una porta de fácil maniobra.

Los nadadores provistos de «sanguijuela» o baulitos explosivos pudieron ser aproximados a sus objetivos con varios medios: algunos fueron lanzados desde lanchitas, desde MAS, o desde lanchas torpederas; otros desde submarinos; en algunos casos, en donde la situación geográfica lo permitía, operaron partiendo desde la costa neutral.



Submarinista con autorespirador de gran autonomía



Tres fases del ataque con lancha explosiva: 1. Apuntando al blanco, con el timón bloqueado y el motor a toda velocidad el piloto se lanza al agua. — 2. La lancha prosigue hacia el objetivo. — 3. El piloto se mantiene sobre el colchón neumático lanzado por él mismo al mar, para evitar los efectos de la explosión

ESTAMOS EN GUERRA

PRIMERA MISIÓN: SUBMARINO «IRIS». — AGOSTO 1940

La entrada en guerra. — Los medios de asalto no están preparados al comienzo. — La escuela de buceadores y el comandante Belloni. — La misión del submarino «Iris» contra Alejandría. — El «Iris» aereotorpedeado en el golfo de Bomba. — El salvamento de los sepultados vivos. — Triste balance.

10 de junio de 1940. — Italia entra en guerra contra Inglaterra y Francia al lado de Alemania, la que tiene con Rusia un pacto de no agresión. Lógicamente, es sobre la Marina italiana donde gravita el peso macizo de la supremacía naval inglesa, tanto más sentida cuanto que, siendo nuestro único frente de guerra el de Libia, es deber de la Marina asegurar el suministro continuo de armas y personal.

¿Qué sucede a nuestra intervención? ¿En qué formas se manifiesta la ventaja de haber elegido la fecha de entrada en el conflicto? ¿Cómo aprovechamos la ventaja de la sorpresa? ¿Qué plan de acción militar, rápido y repentino, acompaña a nuestra declaración de guerra? No sucede absolutamente nada: militarmente aceptamos la guerra en las posiciones de partida y con la relación de fuerzas preexistente. No se desarrolla un plan, no se persigue un objetivo; se contemporiza.

En el frente francés, a la defensiva; en el líbico, modestas acciones de patrulla (en aquel tiempo, Egipto estaba casi desguarnecido de tropas inglesas); Malta, la base naval inglesa situada en el corazón del Mediterráneo, en la derrota Italia-Libia, cuya neutralización debía haber constituido desde hacía muchos años el objetivo de los estudios y planes de nuestros Estados Mayores y cuya defensa aérea consistía el 10 de junio de 1940 en 4 aviones «Gladiator», permaneció indisturbada; la flota inglesa del Mediterráneo, subdividida entre las bases de Gibraltar y Alejandría, era inaccesible.

Estos son los hechos; a quien ha de atribuirse la responsabilidad, la Historia lo dirá en el futuro (1).

Los medios de asalto, a la entrada en guerra, sufrieron las consecuencias de tan malos comienzos. Constituían una pequeña sección, unas pocas decenas de hombres y poquísimas armas aún no a punto; a las muchas faltas de organización y de material suplíamos, hasta donde era posible humanamente, con la tenacidad, la fe, la constancia, la determinación de los voluntarios; hombres para los que no existían obstáculos inaccesibles, dificultades insuperables ni peligros invencibles.

Para afrontar la necesidad de reclutamiento y adiestramiento de voluntarios, el 1 de septiembre de 1940 fue instituida en San Leopoldo, en las cercanías de la Escuela Naval Liornia, la Escuela de Buceadores, que desde años era patrocinada en vano por el comandante Belloni, el decano de cuantos en Italia se dedican al estudio de la disciplina submarina. Llamado él mismo a pesar de la edad

(1) En un coloquio habido en 1942 en el Palacio Ghigi, Galeazzo Ciano vino a decirme: «Cuando el Duce decidió la entrada en guerra, preguntó a Badoglio: ¿Qué planes tiene para Malta?» «Ninguno», respondió éste.»

y la total sordera, viene destinado, con sabia previsión, como director de los cursos y consultor técnico de la sección de medios insidiosos. Eran admitidos oficiales de todos los cuerpos; suboficiales y marineros de todas las categorías que lo solicitaban voluntariamente; se les enseñaba el uso del respirador, es decir, del instrumento mediante el cual es posible sumergirse y permanecer bajo agua durante dos horas, sin necesidad de unión alguna con la superficie, como ocurre con el buzo corriente, quien, como es sabido, recibe aire por medio de una bomba puesta a flote y a la que se une por medio de un tubo de goma.

Durante el curso se hacía una primera y severa selección; todos aquellos que demostraban no poseer en el alto grado solicitado, dotes físicas o morales o de seriedad de carácter, eran devueltos a su destino de origen como «especialista-buceador». Para los admitidos, después de una escrupulosa encuesta sobre sus antecedentes, familia, motivos personales que les inducían a solicitar este destino (las dificultades económicas, desilusiones amorosas, discordias familiares, eran motivos suficientes para descartar al aspirante) venía el examen más importante: un coloquio directo con el comandante de la sección, el cual abrumaba a preguntas al alumno, a fin de conocer su ánimo, las ideas, su temperamento, su formación espiritual. Después de salir con éxito de la minuciosísima prueba médica, venía la prueba decisiva: el comandante, debido a sus impresiones, al conocimiento y al análisis de los hombres, a su preparación y juicio, daba el veredicto definitivo. Después venía la asignación a una especialidad, según las características psico-fisiológicas del candidato: medios de superficie o sección submarina. Luego venía un largo período de adiestramiento (la experiencia había mostrado que un buen piloto de torpedo humano necesitaba no menos de un año de entrenamiento) para llevar gradualmente el voluntario a la perfección profesional y, sobre todo, para darle aquella men-

talidad de «dispuesto a todo» que ya caracterizaba a sus compañeros más antiguos de arma y de especialidad.

El secreto, la necesidad del más absoluto secreto no sólo sobre las armas, sino sobre los ejercicios, sobre la entidad y dislocación de la sección, sobre los nombres de compañeros y superiores, y también sobre su propia pertenencia a la sección, era el primer requisito que se pedía a los voluntarios y la primera prueba a la que eran sometidos. Nadie debía conocer nada sobre la especialidad real a que estaba afecto, ni mucho menos sus padres o su novia. Si se piensa cuán fácil es entre italianos la necesidad de charlar, de mostrarse conocedores de cosas y vanagloriarse, podrá deducirse la excepcionalidad de las dotes requeridas a estos jóvenes; es más fácil obtener del italiano el don de la vida que el sacrificio del silencio. Y aún éste se previene con la enseñanza, con el ejemplo y con la disciplina de carácter: a lo largo de toda la duración de la guerra, no recuerdo haya habido ni un solo voluntario de medios de asalto que tuviese que ser relevado a causa de indiscreciones, y esto ocurrió no sólo en Italia durante los largos meses de preparación y espera, sino en las prisiones, bajo el tormento de continuos interrogatorios.

En el Serchio está en preparación la primera misión de guerra de los medios de asalto; en la atmósfera se respira la carga constante a corriente continua que se introduce en los acumuladores.

Contra los buques ingleses, amarrados normalmente en el puerto de Alejandría (dos acorazados y un portaviones), debía dirigirse un ataque de torpedos tripulados en la noche del 25 al 26 de agosto de 1940, al salir la luna, hacia medianoche.

El submarino «Iris» debía trasladarse desde La Spezia al golfo de Bomba (situado al oeste de Tobruk) con el fin de encontrarse con el torpedero «Calipso», que transportaba cuatro aparatos SLC y sus correspondientes operadores. Estos aparatos eran los mismos utilizados en los entrenamientos después de ponerse en estado de eficiencia lo mejor posible (los nuevos de guerra aún estaban en construcción). En el golfo de Bomba debían ser transferidos desde el torpedero al submarino y en éste fijados a cubierta en sendas sillas.

El «Iris», después de haber hecho en Bomba una prueba de inmersión con los aparatos a bordo, debía partir en la tarde del 22 de agosto para Alejandría, regulando la navegación de forma tal que alcanzase un punto situado a 4 millas al Norte, en la noche del 25. Puesto que los torpedos humanos tenían una resistencia a la rotura por aplastamiento hasta una presión máxima de 30 metros de agua, el submarino en el curso de su misión no podía sobrepasar dicha cota, limitación gravísima puesto que debido a la claridad del agua, el reconocimiento aéreo enemigo podía detectar submarinos inmersos aún a 50 metros de cota. Recibida la confirmación de Roma, vía radio, de la presencia en puerto de unidades de la flota inglesa, proporcionada por la exploración aérea, el submarino debía largar los aparatos y operadores que debían intentar el forzamiento del puerto y después tomar el camino de regreso. Debían embarcar en el «Iris» cinco dotaciones, una por aparato más una de reserva. Los operadores seleccionados, todos voluntarios naturalmente, fueron los siguientes: teniente de navío Gino Birindelli con el cabo segundo buzo Damos Paccagnini, capitán de máquinas Teseo Tesei con el cabo segundo buzo Alcide Pedretti; teniente de navío Alberto Franzini con el cabo segundo buzo Emilio Bianchi; capitán de máquinas Elie Toschi con el cabo buzo Enrico Lazzari. Reserva, alférez de navío Luigi Durand de la Penne con el sargento buzo Giovanni Lazzaroni.

El submarino «Iris» estaba mandado por el teniente de navío Francesco Brunetti. Jefe de flotilla, era el capitán de

fragata Mario Giorgini, que había sucedido poco antes del comienzo de las hostilidades al comandante Aloisi en el mando de la I Flotilla MAS y en la sección de medios especiales.

El «Iris» (submarino que yo conocía bien por haber sido mi primer mando en 1937, el que duró más de año y medio y durante los azarosos episodios de la guerra de España) llegó puntualmente al golfo de Bomba en la mañana del 21 de agosto; poco después fondeaba el torpedero «Calipso» (mandado por el teniente de navío Zambardi) con los aparatos y operadores. En la desolada y escuálida ensenada se encontraba la motonave «Monte Gargano» que izaba la insignia del almirante Bruno Brivonesi, comandante militar de la Marina en Libia; un pequeño vaporcito que desembarcaba envases de gasolina y algunos motoveleros.

En la tarde del 21, aviones ingleses bombardearon el puerto de hidros de Menelao, situado en el golfo de Bomba; los aviones se apercibieron de la extraña reunión de buques en aguas normalmente desiertas. A la mañana siguiente, un avión de reconocimiento inglés sobrevolaba el golfo, y fue vanamente cañoneado por la artillería antiaérea de los buques. A las 11,30, ultimado el trasbordo de los aparatos del «Calipso» al «Iris», mientras el torpedero se atracaba al «Monte Gargano» para abastecerse, y el submarino, en superficie, salía de la rada para hacer inmersión de prueba con los torpedos humanos en cubierta, fue avistado por tres aviones torpederos ingleses a cerca de 6.000 metros de distancia y a una cota de 60-70 metros. Los aviones, situándose a proa del submarino, se le acercaban por encima, volando de vuelta encontrada y formación en V con el aparato central retrasado respecto a los laterales.

En consideración al escaso fondo (15 metros), que no consiente una rápida inmersión, el comandante Brunetti da las órdenes siguientes: «Máquinas avante a toda fuerza. Cierre de puertas estancas. Armas listas a abrir el fuego.»

Y mantiene la proa sobre el avión central esperando así de impedirle el lanzamiento. A distancia de poco más de 1.000 metros abrió el fuego con las ametralladoras contra los aviones laterales que, entretanto, habían bajado a 10-15 metros. Mientras estos aviones pasaban de vuelta encontrada al rumbo del submarino y sin lanzarle, pero ametrallando y matando parte de los sirvientes del cañón que se hallaban en sus puestos de zafarrancho, el avión central lanzó a una distancia de 150 metros. El torpedo enfiló el submarino y estalló a la altura de la cámara de oficiales. Se hundió inmediatamente. Quedaron en la superficie de la mar 14 hombres: los que estaban en el puente y en cubierta (entre ellos Toschi y Birindelli), excepto dos, muertos por ametrallamiento.

El comandante Brunetti, herido y en el agua, fue ayudado por Birindelli en reunir a los supervivientes y socorrer a los heridos entre los que se encontraba el oficial de derrota, alférez de Navío Ubaldelli. Los aviones, continuaron, mientras tanto, sus ataques haciéndolo sucesivamente contra el «Monte Gargano»; por casualidad, el torpedo lanzado contra el torpedero «Calipso» no llegó a tocarlo. Tanto desastre ocurrió en el lapso de pocos segundos.

El «Calipso», que cortó sus amarras con el «Monte Gargano» que se estaba hundiendo, se acercó al lugar donde se hundió el «Iris» y recogió los náufragos. Se acercó también un pesquero a motor y, desde el mismo, los operadores desnudos y sin equipo submarino (estaba todo en el «Iris») se sumergieron en seguida buceando y subiendo a la superficie, bajando cada vez a cotas mayores hasta que alcanzaron el casco, muy visible, y amarraron un cabo con un flotador.

El «Iris» yacía en el fondo a 15 metros casi completamente acostado y dividido en dos a la altura del cañón. Apenas llegó de Tobruk el «Calipso» con algunos autorespiradores y un buzo, se realizó la exploración sistemática del

derrelicto. Birindelli, Tesei, Toschi, Franzini, De la Penne y sus segundos se alternaron ininterrumpidamente en las inmersiones con la esperanza de que hubiese algún hombre con vida. Finalmente Tesei llevó la noticia: ¡se oyen voces! Inmediatamente se establece la comunicación acústica: nueve hombres, entre ellos dos suboficiales, eran los únicos supervivientes y estaban prisioneros en la cámara de lanzamiento de popa.

Desde este momento se inicia una dramática lucha: los diez buceadores que partieron para forzar el puerto de Alejandría, empeñan toda su energía, toda su experiencia submarina y su resistencia de buceadores para salvar los supervivientes del submarino hundido. Será una lucha que durará 20 horas ininterrumpidamente, el hombre contra el acero. El portillo de la escotilla de popa, única vía de salvación, se había encastrado por efecto de la explosión, y durante toda la noche se estuvo trabajando en su alrededor, a la luz de proyectores submarinos, a fin de lograr desmontarlo. Sólo al alba se logró, mediante un tirón del cabrestante del motopesquero, desatrapar el obstinado portillo y abrir así el camino de salida al personal encerrado. Pero se presenta un macabro espectáculo a los buceadores: en la escotilla están, rígidos como el hierro, los cadáveres de dos suboficiales que, durante la noche, habían intentado la salida, pero la imposibilidad de abrir el portillo se lo había impedido.

Mientras tanto la situación de los siete supervivientes se había hecho más difícil, a pesar de que se había logrado proveerles de aire por medio de maniguetas. Comenzaban a manifestarse algunos signos de desequilibrio mental; vacilaba la fe en las obras de los salvadores, ya que con el paso de las horas se agotaba el oxígeno y aumentaba la intoxicación, debida al gas procedente de las baterías de acumuladores. Desde el exterior los salvadores les daban órdenes: «Debéis abrir la puerta estanca e inundar todo el compartimento. Agrupaos y agarraros bien fuerte para no ser volcados por la corriente de agua entrante. Apenas inundado el compartimento, nadando bajo el agua, entrar en la escotilla y dejaos subir.»

En el interior, las órdenes eran largamente discutidas entre personas que no estaban perfectamente equilibradas. No obstante ser la única vía de salvación, rechazaban el consejo de salida. Parecía que preferían una muerte lenta y segura, encerrados en su ataúd de acero, en vez de intentar resistir a la avalancha de agua que les pondría en comunicación con el exterior. Al fin fue la fuerza la que se impuso: «Si no obedecéis antes de media hora —dijeron los salvadores— abandonaremos la zona»; y para dar valor a la amenaza, subieron todos a la superficie, dejando a los dudosos en el silencio sepulcral del abismo submarino. Demos ahora la palabra a uno de los presentes en la trágica escena:

«Desde el pequeño velero, en el cual vivimos desde hace dos días, miramos con ojos fijos el fondo azul, e inútilmente tratamos de quitar la mirada del punto donde deberá surgir la señal de la esperada apertura y del vértice submarino subsiguiente. Nada. Los minutos pasan lentos y el plazo fijado de media hora ya casi ha transcurrido. De repente, una columna de agua y de aire, emulsionados, se eleva sobre la mar por algunos instantes y vuelve a caer sobre sí misma con fragor siniestro: ¡han abierto! Nos preparamos para volvernos a zambullir y socorrer directamente a los que lo necesiten, mientras lentamente la superficie de la mar está tomando de nuevo su aspecto indiferente.

»Un grito agudísimo y un hombre surge del fondo elevándose hasta la cintura, perdiendo seguidamente el equilibrio apenas se restablece; es el primer náufrago que se salva y él, después de 24 horas en la tumba de acero, entre miasmas y la oscuridad, al límite de la locura, huido de una lenta agonía, lanza a la vista del sol y de la mar, a la vista

de la Naturaleza, su formidable grito de derecho a la vida. Es el grito del recién nacido, centuplicado por la fuerza de sus veinte años. Los otros siguen a breves intervalos, mientras algunos de los presentes tienen los ojos húmedos de emoción» (1). Así, uno a uno, salen todos; el último, el más terco, será arrancado literalmente de la tumba por De la Penne, introduciéndose en la cámara de lanzamiento de la popa del «Iris». Desgraciadamente, las lesiones pulmonares, la hemorragia debida sobre todo a la inexperiencia en soportar presiones, producen la muerte de dos de los salvados, no obstante los esfuerzos de los médicos y las vigorosas respiraciones artificiales.

En fin, después que los operadores recuperaron la bandera del submarino y los 4 aparatos, y dirigido su saludo a los compañeros caídos, con una lúgubre ceremonia submarina, el triste pesquero con su carga de muerte y de amargura, emprende el camino de regreso.

Siempre en el «Calipso», la expedición que partió un mes antes con tanta esperanza, regresaba al Serchio. Había sido un descalabro cuyas causas debían analizarse para no caer de nuevo en los mismos defectos, pero que, a los operadores de los medios de asalto sirvió de estímulo; y los mismos que habían sufrido la terrible desilusión, que se habían visto obligados a prodigarse hasta el límite de la resistencia humana no para dañar al enemigo, sino para salvar a sus hermanos en peligro, volvían rápidamente al trabajo para ponerse cuanto antes en condiciones de repetir la prueba. A los oficiales de los medios de asalto, al comandante Giorgini, a la Plana Mayor del «Iris» y al comandante del «Calipso», por los acontecimientos anteriormente narrados, se les confirió la medalla de plata al Valor Militar; a los que permanecieron en el fondo de la mar, la casi totalidad de mi vieja dotación del «Iris», la Cruz de Guerra al Valor Militar a su memoria; a dos de los supervivientes de la cámara de lanzamiento de popa, que habían mantenido en un puño la situación interna durante las dramáticas horas pasadas en el fondo y dentro de los restos del submarino, la medalla de bronce.

(1) Toschi: op. cit.

Así, con la pérdida de un submarino, de un buque y de muchas vidas humanas, se terminaba la primera tentativa, tímida, extemporánea e inadecuada, de empleo de la nueva arma de la Marina; por la evidente superficialidad y ligereza en alistar el material y disponer la organización, no existía probabilidad alguna de que pudiese recabar suerte mejor, aunque el torpedo enemigo no hubiese deshecho la misión en su comienzo.

Había sido ordenada por el almirante De Courten del cual, en aquel entonces, dependía la utilización de los medios de asalto.

SEPTIEMBRE DE 1940. MISIONES DE LOS SUBMARINOS «GONDAR» Y «SCIRÉ»

El «Vettor Pisani» hace agua. — En el mar Báltico. — Me destinan a mandar el submarino «Sciré». — El «Gondar» se dirige a Alejandría: es hundido. — El «Sciré» en Gibraltar: puerto vacío. — ¿Espionaje?

La entrada en guerra me había sorprendido como teniente de navío al mando del submarino «Vettor Pisani» con destino en la flotilla de Augusta. Era un viejo barco lleno de achaques y hacía agua por todas partes; llevarlo en misión de guerra era una verdadera empresa.

Con el «Pisani» hice tres, una de ellas en ocasión de la batalla de Punta Stilo. Para hacer frente a las infiltraciones de agua a través del casco, en todas las cámaras había una reserva de tubos de goma que se aplicaban en forma tal que condujesen el agua entrante directamente al tanque de compensación; al cabo de pocas horas de inmersión, las cámaras interiores del submarino tenían el aspecto de un bosque virgen en el cual era difícil abrirse paso entre las elásticas tiras de goma rosácea que se entrelazaban en todos los sentidos. A consecuencia de las repetidas comunicaciones sobre la escasa eficiencia del material, el Ministerio clasificó al «Pisani» «no idóneo para misiones de guerra» y lo destinó a Pola, al servicio de la escuela de submarinos allí establecida.

Era en agosto de 1940: con otros dos oficiales (capitanes de corbeta Masi y Buonamici) fui entonces enviado a hacer un curso especial para la guerra contra los convoyes atlánticos, en la Escuela de Submarinos alemana sita en Memel, en el mar Báltico. El curso, esencialmente práctico, consistía en un interesantísimo viaje de unos diez días de duración y en el cual participé embarcado en el grupo de apoyo de submarinos y en algunos U-Boot. En aquella ocasión pude comprobar que el personal de los submarinos alemanes, desde el comandante hasta el último marinero, no era ni individual ni colectivamente, bajo ningún aspecto, superior al nuestro; pero eran sometidos a un prolongado y eficiente entrenamiento teórico-práctico que daba a los alemanes, en fase de adiestramiento, una experiencia y capacidad que nuestros comandantes y dotaciones adquirían solamente a través de las misiones de guerra; esto, naturalmente, sólo era válido para los supervivientes del duro entrenamiento.

A mi retorno en Italia, siendo uno de los tres oficiales que habían hecho el adiestramiento para la guerra atlántica, esperaba ser destinado al mando de uno de los submarinos oceánicos que en aquellos días emprendían viaje al Atlántico, a fin de alcanzar nuestra base naval de Burdeos. Por el contrario, me llamaron al Ministerio y fui recibido por el almirante De Courten, del Estado Mayor. Me ofreció el mando del submarino «Sciré», a disposición de la Sección de medios de asalto de la Marina. Acepté con entusiasmo.

Rápidamente embarqué en mi buque en La Spezia. Encontré el «Sciré» en dique, en reparación. Era un pequeño submarino de 620 Tons., modernísimo, de una clase que siempre dio grandes resultados, y que conocía bien por ser gemelo del «Iris».

Después de la desgraciada tentativa de agosto contra Alejandría, que había costado la pérdida del submarino «Iris», aereotorpedeado en el golfo de Bomba, se trabajaba activamente para alistar una nueva misión: dos submarinos, el «Gondar» y el «Sciré», eran transformados, con ingente trabajo, en «transportes de medios de asalto». A este objeto fueron colocados en cubierta tres cilindros de metal (dos a popa y uno a proa), resistentes a la misma profundidad que el submarino, y capaces de contener los torpedos humanos; el cañón fue quitado puesto que no había espacio para él; se hicieron otras modificaciones relativas a la ventilación de las baterías de los torpedos tripulados y al sistema de inundación y achique de los mismos cilindros. Hice seguir otras mejoras sugeridas por la experiencia, especialmente la de achicar la torreta a fin de hacer menos visible el submarino en superficie; con el mismo objeto, después de largas pruebas comparativas a fin de encontrar el color menos visible de noche, adopté una pintura verde pálido, que demostró ser la más apta para minimizar el submarino confundiéndolo en el cielo nocturno.

Fue destinado a mandar el «Gondar» el teniente de navío Brunetti en respuesta a su petición de llevar a cabo la misión bruscamente interrumpida; en cambio mi destino al «Sciré» se debió al hecho de tener la especialidad de buzo, y a que en años precedentes me ocupé mucho de las cosas submarinas.

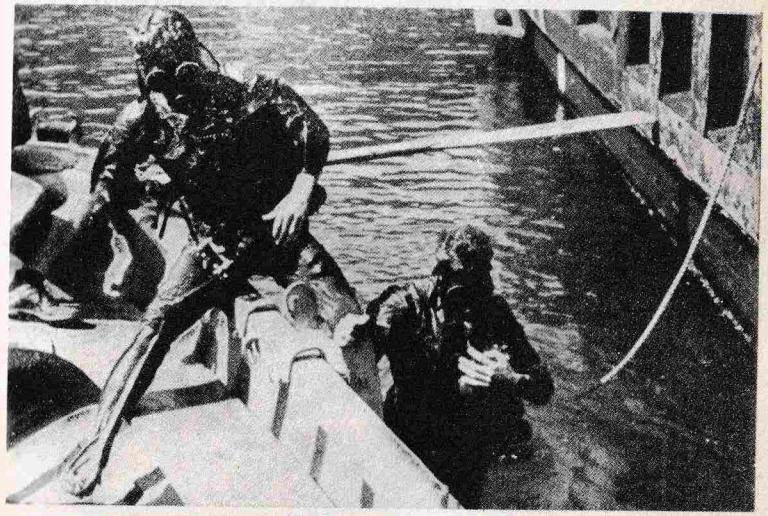
A continuación de las órdenes del almirante De Courten fue estudiado un plan de operaciones que preveía para la luna favorable de septiembre, un ataque simultáneo a los dos grandes puertos militares ingleses del Mediterráneo: el «Gondar» al mando de Brunetti, el cual había visto pocos días antes esfumarse entre sus pies, tragado por la mar, al «Iris»; deseaba pues, reanudar el ataque sobre Alejandría; mientras el «Sciré» debería intentar el ataque contra los buques de la escuadra de Gibraltar. La simultaneidad de la acción era sugerida por la necesidad de aprovechar el elemento «sorpresa». Hasta entonces no se había llevado a cabo ningún ataque contra el enemigo con las nuevas ar-

mas secretas de la Marina italiana; armas formidables, pero de empleo difícil y aleatorio; era lógico suponer que se perderían muchas posibilidades de éxito apenas se llevase a cabo la primera misión de ataque, puesto que al conocer el enemigo la amenaza que cabía esperar sobre sus buques, difundiría la alarma inmediatamente y estudiaría nuevos métodos para la defensa de puertos y buques; por lo tanto, sería muy arduo, sino imposible, reanudar la tentativa de nuevo empleo.

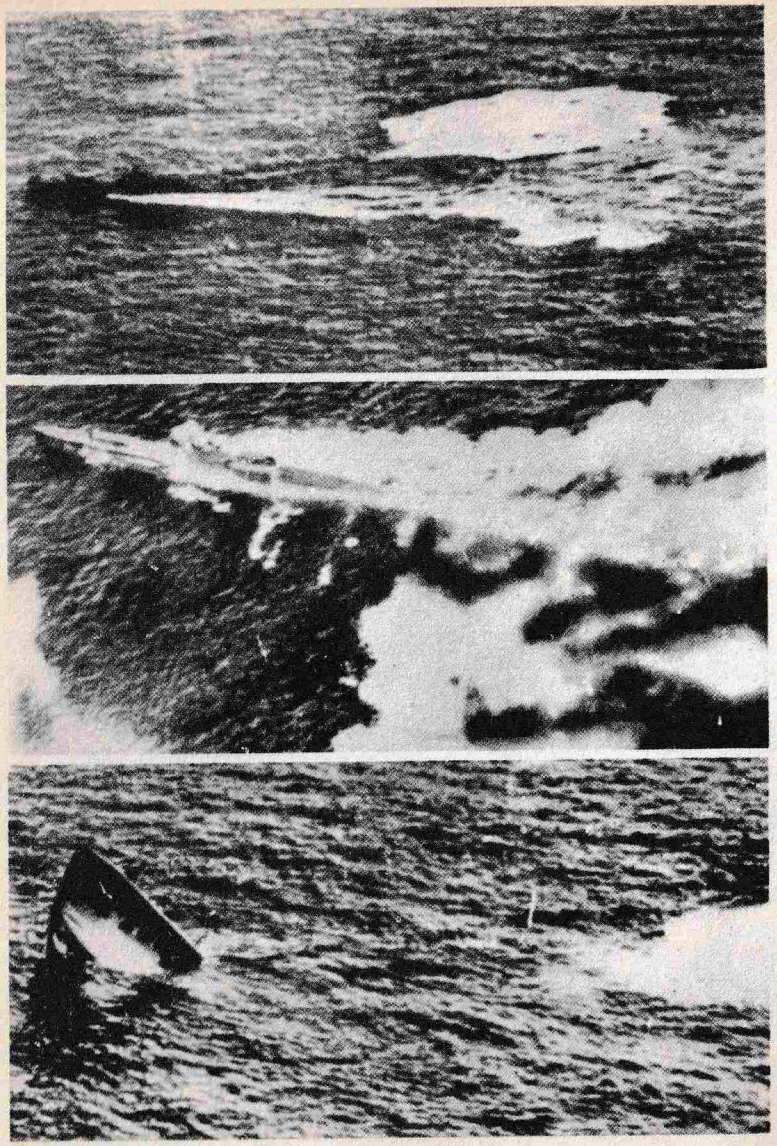
El «Gondar» sale de La Spezia en la tarde del 21 de septiembre con los aparatos en los cilindros y protegidos con todas las seguridades; en Villa S. Giovanni, en el estrecho de Mesina, embarcan los operadores a fin de reducir al mínimo posible el período de permanencia de los pilotos en el submarino, en donde la atmósfera es precisamente la contraria para mantener ideales las condiciones físicas de este personal, en vísperas del desarrollo de un esfuerzo excepcional; hombres a quienes se les pide el máximo rendimiento. Además del capitán de fragata Mario Giorgini, comandante superior en la mar, embarcaron los siguientes pilotos: teniente de navío Alberto Franzini, alférez de fragata Alberto Caccioppo; capitán de armas navales Gustavo Stefanini; sargento buzo Alejandro Scappino; capitán de máquinas Elio Toschi; sargento buzo Humberto Rugnati; alférez de fragata Anrístide Calcagno; sargento buzo Juan Lazzaroni (estos últimos dotación de reserva).

La navegación de aproximación a Alejandría se desarrolló normalmente; al atardecer del 29, el «Gondar», apenas en superficie, mete a toda fuerza para alcanzar el punto preestablecido para la salida. Tanto la voluntariosa salida como la ansiedad de los operadores que veían aproximarse el momento de la acción, fue truncado por un telegrama de Roma: «Salida de toda la flota inglesa: regresar a Tobruk».

La amargura y la ira de la impotencia invadieron los ánimos de los pilotos mientras el «Gondar» invertía el rum-



Ejercicios de alumnos de la Escuela de Submarinistas



El hundimiento del submarino *Gondar* fotografiado desde un avión enemigo. En las dos primeras fotografías se distinguen los cilindros que contienen las embarcaciones de asalto

bo para alejarse de la zona de Alejandría, peligrosísima puesto que era muy vigilada al igual que las proximidades de cualquier base naval. Mas no pasaron muchos minutos; a las 20,30 del 29, un silbido agudísimo invade todas las cámaras del submarino; es la señal de inmersión rápida. Pocos segundos después, cerrada la única escotilla que queda abierta en tiempo de guerra, la de la torreta, el submarino, obediente a la maniobra realizada con toda rapidez, inicia su veloz inmersión mientras Brunetti, cayendo desde la torreta como un bólido dice: «Buque enemigo a menos de 800 metros». ¿Habrán sido vistos u oídos por medio de los precisos instrumentos de búsqueda y localización de que estaban provistos todos los buques ingleses?

Esta fue la interrogante que tuvo en suspenso el ánimo de los hombres de a bordo mientras atendían silenciosamente a la maniobra y el puro de acero que los envolvía descendía velozmente a la máxima cota de ejercicio: 80 metros. Un rumor de hélice claramente audible a oído directo, pasa exactamente por la vertical y no presagia nada bueno. Pocos segundos después se disipan las dudas: 5 explosiones formidables lo sacuden todo, hombres y material. El submarino, sujeto a presiones violentas, se comporta como una hoja arrastrada por un viento huracanado, mientras en el interior los hombres quedan inmersos en la oscuridad más absoluta. El personal, con calma y casi glacial en el trágico encuentro, se apresta a responder con energía y conocimiento técnico. Lo que ya se prevé será un largo y mortal duelo. Se encienden las luces de reserva, se reparan algunos de los instrumentos que ha averiado la enorme explosión; todos ocupan sus puestos de zafarrancho, frente a sus instrumentos: manómetros, llaves de aire, volantes; la lucha que se combate no es la de hombres contra hombres, sino la de hombres contra las perturbaciones de la Naturaleza debido a los espantosos efectos de las explosiones submarinas.

El submarino desciende a 125 metros y toda la maqui-

naria parada a fin de extinguir toda fuente de ruido que pueda ser provechosa a la búsqueda del enemigo. El silencio que se forma en el interior es absoluto: espectral. Los hombres, sentados o agazapados en sus puestos, no resuellan; se mueven al mínimo necesario y atienden para realizar las acciones ordenadas con gestos calmosos y mesurados; tremendo juego de paciencia, vida normal del submarinista en tiempo de guerra; el silencio y la inmovilidad son las únicas armas que, bajo el agua, tienen para intentar escapar a la caza del enemigo. Y éste es seguido, en su maniobra de acecho, por el hidrofonista de a bordo, cuya voz rompe de vez en cuando el gélido silencio: «turbina que se aproxima por el 320..., se aproxima..., fuerza 2..., se aproxima siempre..., fuerza 4..., está en la vertical...»; las formidables explosiones se renuevan; una tremenda detonación que parece no se puede resistir; comienzan a manifestarse algunas infiltraciones de agua entre las conexiones de las planchas y la clavazón, provocadas por el golpe de enormes e instantáneas presiones.

Y así durante horas y horas, por toda la noche. Son tres las unidades que dan caza; cada hora el submarino es investido por la descarga de bombas submarinas. La dotación resiste con admirable calma y serenidad, continuando a oponerse con los recursos de la capacidad técnica a la irrupción de la fuerza bruta: tapona las fallas, recurre a medios de fortuna, exhausta el agua que ya se filtra por doquier. Pero es una lucha impar: el submarino pierde estabilidad; tiende a subir, a bajar, aflora a superficie, vuelve a precipitarse y cada vez es menos dócil al mando del hombre. Al mismo tiempo van desapareciendo las fuerzas vitales a través de las cuales viene domada la materia; es decir, la reserva de aire a alta presión y la energía eléctrica de las baterías.

Hasta que, hacia las 8 de la mañana, después de cerca de 12 horas de caza y de una noche de pesadilla, el «Gondar» ya no se puede gobernar y comienza a descender como un lastre de plomo inerte, abajo, siempre más abajo; parece que no pueda ya pararse; parece el fin. Una rápida consulta entre los oficiales; pocas palabras y muy precisas; el sacrificio de los hombres es vano y debe intentarse salvarlos; y de repente se envía a los dobles fondos todo el aire disponible. ¿Será suficiente para detener la caída? ¿Y a llevar el buque a superficie? Los ojos se fijan en la lanceta del manómetro: a 155 metros la caída se detiene. Al principio muy lentamente y después más velozmente, el submarino surge del abismo hasta que, como una burbuja de aire, salta a la superficie.

A bordo todo está listo para el abandono del buque: en un momento, abiertas las escotillas, los hombres se tiran a la mar mientras el submarino, entre silbidos de aire que se fugan por todas partes, desaparece en pocos instantes, proa en alto, para no reaparecer jamás.

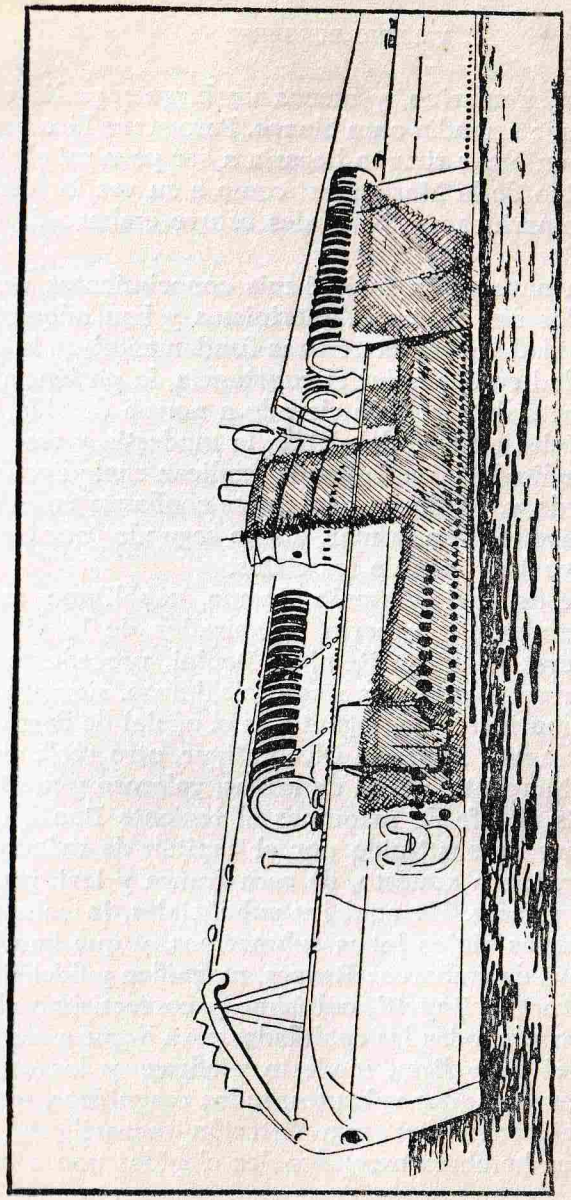
Así, de repente, aquellos hombres que parecían condenados a las tinieblas eternas, se encuentran en un mar azul de un día claro, fulgurante de sol, llenando sus pulmones de aire puro y salado, increíblemente tónico después de la untuosa y ácida respiración durante tantas horas. Al fin es la vida; no tiene importancia si de dos destructores ingleses, el «Stuart» y el «H-22» y de la corbeta, empiezan a disparar; no importa si un «Sunderland» abatiéndose hasta 50 metros de cota, engancha varias bombas contra el submarino, mientras la dotación está en el agua; se muere mejor al aire abierto y con el sol en la cara. Al final, los náufragos son recuperados por el «Stuart» y la corbeta. Con el cautiverio de Toschi, Franzini, Stefanini, comandante Giorgini, de Brunetti y de toda la dotación (menos el electricista Luigi Longobardo que desapareció) y la pérdida del «Gondar», tiene término la segunda tentativa de los medios de asalto contra la flota inglesa de Alejandría.

Mientras tanto, el 24 de septiembre el «Sciré» abandona La Spezia con tres SLC listos para la guerra y con los siguientes operadores:

Capitán de máquinas Teseo Tesei, sargento buzo Alcide Pedretti; teniente de navío Gino Birindelli, cabo segundo buzo Damos Paccagnini; alférez de navío Luigi de la Penne, cabo segundo buzo Emilio Bianchi; teniente de máquinas Giangastone Bertozzi, sargento buzo Mario Lazzari.

La orden de operaciones establecía que el submarino, alcanzado el estrecho de Gibraltar, se metiese en la bahía de Algeciras en la cual, como es sabido, se encuentra el puerto militar inglés; y al criterio del comandante del submarino se dejaba la elección del punto donde debía largarse a los operadores. Estos debían aproximarse al puerto y, superadas las obstrucciones, penetrar para atacar aquellos buques que ordenase el comandante del submarino después de recibir noticias por radio, desde Roma, acerca de las posiciones de los buques. Orden de precedencia en la elección de blancos: acorazados, portaviones, cruceros y puertas del dique si estuviese ocupado. Los operadores, cuando hubiesen atacado la carga al blanco, debían intentar la salida del puerto y beneficiarse de la afortunada situación geográfica mediante la cual, la costa española se encuentra a corta distancia de Gibraltar; intentar alcanzar aquel territorio neutral; una previa organización debía procurar el rápido paso a través de España y el retorno a Italia por vía aérea.

La misión fue útil para la prueba de las nuevas instalaciones a bordo. El «Sciré», con los tres voluminosos cilindros en cubierta, con el color verdoso sobre el que se distinguía en tintes más oscuros la silueta de un pesquero con la proa en sentido contrario a la marcha del submarino (a fin de confundir la vista de un serviola improvisado) era en verdad un bufón flotante; no podía imaginarse una «línea» más desgraciada y menos marinera. A una cierta distancia



El submarino «Sciré» tras las obras de adaptación para el transporte de elementos de asalto. Obsérvese el aspecto achaparrado que ofrece debido a los cilindros y a la carencia de cañones. El camuflaje representaba un pesquero de vapor dirigido en sentido inverso al motor del sumergible.

no parecía un submarino, y menos un buque; podía confundirse con una armadía o un blanco. Pero sí me hice pronto a su vista, en breve tiempo llegaría a ser para mí el más bello submarino de la Marina, así como a su vez lo fueron los nueve submarinos en los cuales estuve embarcado anteriormente.

Durante la navegación mejoré mis conocimientos de la dotación. Todos son viejos submarinistas y han adquirido de su especialidad las características fundamentales: la calma, la serenidad en cualquier circunstancia, la paciencia, el continuo espíritu de sacrificio elevado a norma de vida, un profundo y tácito sentido del deber, la modestia y reserva, una forma meditada y metódica de explicar cualquier función de a bordo y, en fin, la consciente confianza en el comandante, único dios en la mar, y sólo segundo (por causa de fuerza mayor) al Dios de los cielos.

El teniente de navío Antonio Ursano, napolitano, es el segundo comandante y experto organizador de la vida a bordo; el alférez de navío Remigio Benini, procedente de la Marina Mercante, pequeño, siempre calmoso, siempre sereno, óptimo marinero y navegante, es el oficial de derrota; el alférez de fragata Armando Olcese, ligur, otro reclamado de la Marina Mercante, oficial de armas, valeroso y marinero experto. Es el jefe de máquinas el teniente Bonzi, que será sucesivamente sustituido por el capitán de máquinas Antonio Tajer, joven apuesto, de cara franca y leal, profesionalmente perfecto. He aquí los suboficiales, la columna de a bordo, todos viejos lobos submarinos, y que han hecho años y años de embarco: Ravera, magnífico y fidelísimo mecánico de cargo; Rapetti, cultísimo y correctísimo electricista, que poseía todas las cualidades para llegar a ser oficial; Farina, el torpedista, modesto y eficaz; y los otros, cabos y marineros, todos valientes, todos magníficos, todos seguros profesionalmente; una dotación maravillosa, no constituida por hombres excepcionales elegidos uno a uno,

sino por marineros como todos los demás, reunidos en el «Sciré» por azar, que demostraron con su vida de marineros en guerra y después con la muerte, del heroísmo que son capaces los italianos si son bien guiados y comprendidos en sus necesidades y en su ánimo. Inolvidables marineros que dormís el eterno sueño, encerrados para siempre en nuestro «Sciré», en un punto indeterminado del Mediterráneo oriental, a vosotros dedico estas líneas, para que vuestra silenciosa actividad y vuestra aún más silenciosa desaparición en el abismo de la mar, sea conocida de los italianos para que os eleven el merecido tributo de reconocimiento y recuerdo imperecederos.

Con navegación en calma y con toda regularidad, nos encontramos el 29 de septiembre, a 50 millas de Gibraltar, cuando un radio de Supermarina nos ordenaba el regreso a La Magdalena, puesto que las informaciones indicaban que la flota de Gibraltar había abandonado el puerto. El 3 de octubre el «Sciré» atracaba en La Magdalena.

Como se ha dicho, una orden análoga, el mismo día 29 se había enviado al «Gondar» por haber abandonado inopinadamente el puerto la flota de Alejandría pocas horas antes del previsto ataque. ¿Fueron avisados los ingleses con antelación? ¿Espionaje? ¿Intelligente Service? ¿O, en su lugar, pura coincidencia de operaciones de sus fuerzas navales, independientemente de nuestros planes ofensivos? Misterio que no soy capaz de desentrañar.

Pero varios elementos, y en particular el hecho de que acciones sucesivas de medios de asalto hubiesen encontrado los buques ingleses totalmente ajenos a la suerte que les esperaba, tranquilamente atracados a sus acostumbrados amarraderos, me inclinan a creer en la tesis de hechos normales en circunstancias desfavorables que, como en la naturaleza de las cosas humanas, se alternan con las cosas propicias; es privativo del hombre querer individuar la respon-

sabilidad, si bien a veces los acontecimientos no dependen sino de la casualidad.

No rogar, ni resignarse, ni renunciar: «paciencia y perseverancia pueden mucho», decía Nelson.

EL COMANDANTE MOCCAGATTA. DE UNA ORGANIZACION A LA FLOTILLA MAS

El comandante Moccagatta. — El nombre de X Flotilla Mas.— Problemas de organización. —La sección submarina y la de superficie. — Movilización total. — Relaciones entre oficiales y marineros. El adiestramiento.—El buque radiodirigido «San Marcos».—La vida en el Serchio. — Nuestros marineros. — Los almirantes De Courten, Giartosio, Varoli Piazza. — Creciente actividad de la Décima. — La fría decisión de Moccagatta.

A sustituir al comandante Giorgini fue destinado el capitán de fragata Vittorio Moccagatta, oficial de gran talento y óptima preparación, tenaz y perseverante en la realización de sus objetivos. Previamente había estado embarcado casi siempre en grandes buques, por lo que le faltaban los conocimientos técnicos específicos de las nuevas armas; pero, incansable, dotado de inagotable capacidad de trabajo y de excepcional energía, rápidamente se puso al corriente. Debido a sus dotes de organizador, dio a la Sección de medios de asalto la concepción orgánica que debía de hacerla un eficacísimo instrumento de guerra, especializada en el estudio, construcción, adiestramiento y empleo de toda arma que propusiese «atacar al enemigo dondequiera que se encontrase».

La Sección fue separada de la I Flotilla MAS dando fin a la agregación que comenzó en 1938. Al nuevo mando así

constituido el 15 de marzo de 1941 se le dio el nombre, a propuesta de Moccagatta, de Décima Flotilla MAS. El Mando se organizó con una oficina de planes, un negociado de estudios y materiales y una secretaría; se propuso para ésta un suboficial de notables cualidades intelectuales y carácter: Ottavio Morbella, que desde 1939 y durante toda la guerra, desempeñó el importante cargo con gran capacidad, rendimiento y constancia. El grupo de medios especiales se dividió en dos: la sección submarina, a cuyo mando fui destinado, y la sección de superficie, confiada al capitán de corbeta Giorgio Giobbe.

De la sección submarina formaban parte: la escuela de buceadores de Liorna, la escuela de torpedos tripulados en las Bocas del Serchio, los submarinos transportes y, por último, los grupos de sabotaje. Dependían de la sección de superficie las lanchitas explosivas con su correspondiente escuela situada en La Spezia (en el Balipedio Cottrau del Varignano) y los diversos grupos de otras embarcaciones que fueron introduciéndose sucesivamente en la utilización, a medida que las exigencias bélicas sugirieron su adopción; así las MTS que después fueron las MTSM y finalmente SMA, tipos diferentes y mejorados de la lancha torpedera, MAS, insidiosos en miniatura; la lanchita MTR, embarcación explosiva de dimensiones tales que pudiera ser transportada en los cilindros del submarino, en los sitios reservados a los SLC, así como otros flotadores que iremos describiendo a medida que los encontremos en nuestra narración (MTL, MTR, etc.).

Fueron particularmente ampliadas las fuentes de reclutamiento. Fue enviada una circular del Ministerio a todas las autoridades de Marina para que dejasen libre al personal voluntario para «misiones especiales de guerra» permitiendo así una más amplia selección; fue cuidada y ampliada la asistencia sanitaria a los pilotos, instituyéndose un «Centro Biológico» al cual fueron llamadas las más altas

autoridades médicas italianas de las diversas especialidades, con el encargo de auxiliar al mando de la flotilla en el importante cargo de la fisiología específica de los pilotos.

Confiado al comandante Belloni, se creó un «Centro Submarino» con la misión de estudiar cuanto tuviera relación con los problemas técnicos de la vida del hombre bajo el agua. Se obtuvo del Ministerio una mayor amplitud de fondos y, aún más importante, mayor autonomía para disponer de ellos convenientemente, en el cuadro de las directrices de empleo establecidas por el Estado Mayor. Se establecieron contactos más estrechos y directos con la sección de armas submarinas del arsenal de La Spezia; un gran técnico, el comandante de armas navales Mario Masciulli, fue llamado a dirigir el taller de armas secretas del cual siguieron saliendo, siempre más perfeccionados, los torpedos tripulados a utilizarse en guerra, y otros artefactos que se estaban elaborando. Por otro lado, fue autorizada la flotilla para tratar directamente con las casas comerciales para el suministro del material necesario; fue particularmente estrecha la relación con la «Pirelli», constructora de los autorespiradores y del material submarino para los buceadores, y con la «Cabi», que fabricaba trozos especiales de las lanchitas. Un dirigente de ésta, el ingeniero Cattaneo, reclamado con la categoría de capitán de armas navales, formaba parte del personal técnico de la flotilla.

Así se venía realizando, en este pequeño ramo de la Marina, la fusión entre militares y civiles, la cooperación de eminencias de la medicina, científicos, inventores, ingenieros, marineros, productores, etc., indispensables para obtener el máximo rendimiento en el esfuerzo bélico; cosa que hubiera sido de desear se extendiese a todo el conjunto de las fuerzas armadas, entre las cuales la Décima era a su vez un raro y casi único ejemplo en Italia; mientras otros países, más provistos que nosotros de bienes naturales e industriales, afrontaban la guerra movilizando todas sus reservas

y arrancando hacia una sola meta el esfuerzo concorde de toda actividad científica y productora de la nación.

Aún en el campo de la utilización, los jefes, que venían convenciéndose finalmente de las grandes posibilidades de los nuevos instrumentos de guerra, y adquiriendo mayor confianza en la seriedad de los intentos y en la capacidad de la Décima Flotilla MAS de conseguir resultados positivos, dejaron al Mando mayor libertad cada vez. Las innovaciones, contrarias en cualquier otro sector de la Marina (era una descentralización, en contraposición con la centralización practicada por Supermarina) dio excelentes resultados; fue estimulada la iniciativa personal, desarrollado el procedimiento para el paso de la idea a la realización, y mejor tutelado el secreto militar.

En el ámbito de la Décima se vivía en un ambiente cerrado, refractario a las infiltraciones externas de cualquier género. La política, las ilusiones de una guerra breve, las improvisadas exaltaciones por un éxito y las depresiones por un fracaso, eran elementos que no restaban en nuestra mente y no nos distraían de nuestro trabajo. Un solo pensamiento, un solo motivo, una sola actividad: poner a punto hombres y armas y aguzar el ingenio para encontrar la forma de atacar al enemigo lo más duramente posible: todo lo restante no interesaba.

Desde el comandante hasta los oficiales, desde los suboficiales a los marineros, esto sólo apremiaba, a este solo objetivo se dirigía nuestra actividad: en silencio, en alegría, en armonía. Todos estábamos ligados por un vínculo infinitamente más estricto que el impuesto por la disciplina formal: era la estima que nos unía la estima en la recíproca cualidad: el marinero «sentía» en el oficial un superior; y los oficiales, a su vez, se comportaban en toda ocasión, y particularmente frente al enemigo, haciéndose merecedores a tal reconocimiento y arrastrando, con el ejemplo más que con el mando, a sus marineros en una notable competición

de bravura y habilidad; el acatamiento recíproco que se derivaba era fortísimo, y altísimo el rendimiento de dotaciones cuyos hombres estaban penetrados de tales sentimientos.

Para la tutela del secreto militar, siempre indispensable y más difícil de mantenerse a medida que la flotilla ampliaba su actividad y aumentaban sus componentes, fue elegido el sistema de la compartimentación celular, que dio óptimos resultados. Cualquier especialidad se la separaba de las otras por compartimentos estancos; de tal manera que los componentes de los diferentes grupos no conocían la actividad que, en el ámbito de la flotilla misma, bajo el mando que todo lo organizaba y coordinaba, se andaba desarrollando, a excepción de aquella a la cual ellos estaban destinados. Así ocurría que dos marineros pertenecientes a la Décima, pero de secciones distintas, al encontrarse sólo podían decirse: «Yo estoy embarcado en la MAS», «Y yo también» sin poder revelar, ni aun entre ellos, el secreto común de la pertenencia a los medios especiales.

Se dio un gran impulso al adiestramiento, verdadero secreto para hacer alcanzar al conjunto hombres-material, la máxima eficiencia. Los pilotos de los medios insidiosos submarinos que hubiesen ultimado el curso de adiestramiento en el Serchio, iban dos veces por semana a La Spezia donde, desde una embarcación, o bien como prueba general desde un submarino transporte, salían a la mar, y allí desarrollaban, de noche naturalmente, un completo ejercicio de ataque: navegación de aproximación, paso de las obstrucciones de red, navegación en el interior del puerto, aproximación al blanco, ataque a la carena, aplicación de la cabeza cargada y alejamiento. A este objeto el buque puesto a nuestra disposición era el viejo crucero «San Marco», entonces convertido en buque radio-dirigido para los ejercicios de tiro; amarrado en el seno del Varignano, circundado de redes antitorpedo que, además de proteger realmente la

unidad de ataques enemigos eventuales, servía para hacer los ejercicios lo más próximo a la realidad. Además del «San Marco», el ataque se hacía esporádicamente a cualquier acorazado que se encontrase de paso en La Spezia: recuerdo en particular el realizado contra el «Cesare»; si bien el mando y el personal de a bordo fueron avisados con anterioridad, y por lo tanto faltó la sorpresa, el ataque de las cabezas cargadas ocurrió sin que ninguno de a bordo lo notase; y cuando los del «Cesare», después de haber escrutado la mar durante horas y horas, terminaban diciendo escépticamente «No lo pueden hacer», a poca distancia del buque surgieron seis cabezas negras, de dos en dos; poco después los operadores, haciendo un breve gesto con el brazo que quería significar «Estáis servidos», desaparecieron en la oscuridad de la noche.

Durante estos ejercicios, yo acompañaba a los operadores en una pequeña embarcación eléctrica y cuyo silencioso motor me permitía oír cualquier ruido emitido por los navegantes submarinos y, particularmente, las llamadas eventuales de los que se sintiesen mal. Piénsese en qué condiciones estaba sometido a trabajar el cuerpo humano; sumergido en el agua durante horas y horas, con respiración innatural, sea por la presión, sea por el uso de la máscara por el empleo de oxígeno puro (gas contenido en las bombas a fin de obtener mayor autonomía). Las bajas ocurrían con cierta frecuencia.

Venían después las averías del material, desgraciadamente inevitables; los operadores que se sentían mal de improviso, debido a causas fortuitas, y el efecto del frío, contra el cual las lanas y grasas no son más que un paliativo; todo ello eran motivos que pedían una rápida intervención, o la del médico que siempre nos acompañaba.

Al terminar el ejercicio, hacia las 4 de la mañana, nos reuníamos todos en el «San Marco» en donde nos esperaba una sustanciosa cena caliente, iniciada siempre por una suculenta pasta seca. Tengo viva en la memoria la escena, tantas veces repetida, de aquellas cenas en la inhóspita cámara; una sola mesa, en la que nos sentábamos unos junto a otros; oficiales, suboficiales, marineros, que entonces salían de una ímproba fatiga, con el rostro aún surcado por las señales de la máscara, magníficos muchachos, corazones generosos, músculos de acero y pulmones a toda prueba; las manos rojas e hinchadas por la detención de la sangre, debido a los puños elásticos del traje de buceador, y con las yemas de los dedos rugosas por la larga permanencia bajo el agua. Y entre ellos el médico, el inolvidable Falcomata, que los observaba uno a uno, en cualquier circunstancia, a fin de diagnosticar a tiempo el mínimo signo de fatiga o de cualquier anormalidad que surgiese.

«¿Cómo han ido hoy las cosas, comandante?», preguntaba con leve acento ligur De la Penne, con su gran cabeza rubia, con rizos enmarañados, emergiendo de su conspicuo corpachón, tras una montaña de macarrones. Y el toscano Birindelli, gran corazón, voluntad tenaz y pocas palabras «¡Se ha de hacer mejor!» «En Malta, poniendo a cero y volando por los aires todos, esto ha de hacerse»; era el quieto mandamiento de Tesei el elbano, mientras el atlético Marceglia, capitán de máquinas, triestino, asentía en silencio. Se discutía de mujeres, o de caza hasta que, con el seráfico «Paz y bien», el tarentino Martellotta, capitán de armas navales, resumía nuestro estado de ánimo. Con las primeras luces del alba, ya comidos, los muchachos, semidormidos, regresaban en autobús al Serchio para distenderse finalmente en un plácido sueño reparador.

La vida en el Serchio era la más natural, sana y selvática que pudiera imaginarse; terminados los ejercicios, los pilotos eran dueños de sus acciones: juegos deportivos al aire libre, encarnizadas e interminables partidos de pelota al aire, baños de mar, carreras a través del pinar, caza al jabalí (benévolamente ignorada por los propietarios del ve-

dado), comidas sanas y abundantísimas, serenidad constante, alegría y espíritu de camaradería. Alguna lectura, discusiones sobre los temas más dispares, y coros: viejas canciones marineras y otras nuevas que brotaban espontáneamente durante los paseos bajo los pinos.

Inglés mío carísimo, prepárate a nadar
Venimos los buceadores junto a ti a bucear
¡Bombas, bombas! Larga bombas mientras puedas
Buceamos nosotros y al fondo vas tú
Duerme, sueña con tu cielo en el fondo de la mar
Venimos los buceadores junto a ti a bucear
Duerme, sueña con tu cielo en el fondo de la mar
Quizás en la noche, las sirenas nos velarán al bucear.

Y nada de periódicos, de política o de mujeres, a quienes estaba terminantemente prohibida la entrada. El tema preferido en las conversaciones era el de las misiones de guerra; cada uno imagina dónde quisiera actuar, cómo superar determinada dificultad, cómo hacer frente a un inconveniente surgido de improviso; sobre sus mesas, abandonadas las inevitables fotografías de bellas muchachas, se veían las aéreas y cartas geográficas de los diferentes puertos enemigos, principalmente Alejandría, Malta y Gibraltar, las que diariamente se examinaban a la lente de aumento, puestas al día con las últimas informaciones provenientes de las noticias y del reconocimiento aéreo; para los pilotos, aquellos puertos con sus muelles, obstrucciones, diques, atracaderos, defensas, etc., no tienen misterios; conocen perfectamente la configuración, la orientación, los fondos a fin de poder moverse de noche con sus torpedos humanos, como un hombre en su casa.

Y muchos sueños se crean simplemente hojeando el Anuario naval; las siluetas de los mayores buques enemigos, de aquellos que forman parte de la flota del Mediterráneo, vienen impresas en la memoria. ¿Será posible verlas alguna vez de noche y al natural?

¿Cuándo será la próxima salida? ¿A quién le tocará? ¿Y cuál será el objetivo? Lo ignoran, muestran no importarles mucho, pero saben que ya están listos; cada uno espera ser el elegido; tienen fe en sus propios medios y en su preparación.

Algunas vacantes ya existentes en sus filas les entristecen, pero no les deprimen, es la suerte que todos ellos han elegido libremente: mañana quizá les tocará a ellos, pero no temen. ¿Cuál es la fuerza íntima que les anima y sostiene? ¿Qué es lo que hace a estos hombres tan diferentes de tantos otros? ¿Tan fuera de los intereses personales y materiales, tan superiores a la mentalidad común? No ambicionan: profundamente rechazan cualquier reconocimiento personal y desdeñan honores y alabanzas; no a la riqueza; no tendrán ningún premio por su gesta; no tendrán ascensos en la carrera, más fáciles de conseguir en una poltrona ministerial que en acciones de guerra; y mucho menos la humana y difusa vanagloria de poder ser señalados como protagonistas de empresas excepcionales, ya que la muerte está en el camino de la meta preestablecida. ¿Y cuál es la ventaja de ser señalado con el dedo después de muerto? Una sola es la fe que les impulsa, una sola su fuerza; tan fuera de arcanos misterios, de motivos trascendentales. Como marineros italianos sienten el deber de dedicarse íntegramente al servicio de su país, sin ninguna reserva; su completo y absoluto desinterés es fruto solamente de un sentimiento instintivo y esencial: el amor a la patria.

La sección de superficie, a la que el comandante Moccagatta dedicaba particularmente su intensa y eficaz actividad, bajo la guía de un oficial valiente y generoso como lo era el comandante Giobbe, logró un vasto desarrollo. Mientras a través de estudios técnicos y continuas pruebas de

mar el material sufría innovaciones y mejoras continuas, el personal venía adiestrándose con la más consciente seriedad.

Las largas navegaciones continuas con derrotas preestablecidas, a lo largo de las costas ligures completamente oscurecidas, con aterrizajes sobre puntos obligados en tales condiciones de silencio y de invisibilidad que no ponían en alarma nuestras defensas de costa, las que generalmente no habían sido previamente avisadas; la alarma dada por el diligente buque de descubierta, el fuego desde las posiciones de fusileros y ametralladores, era el escote que pagaban los imprudentes por hacerse avistar. No era posible realizar ejercicios sin estos adherentes a la realidad bélica; los pilotos se educaban al mismo tiempo no sólo para hacer frente a la cautela pedida por la necesidad de aprovechar la sorpresa táctica, sino que también, al ser descubiertos, continuar impávidos el ataque bajo el fuego enemigo, así como la característica del medio y su utilización lo pedían.

Estos ejercicios, indispensables e indiscutiblemente peligrosos, costaron las vidas de algunos voluntarios: un piloto de lanchita murió ahogado durante un ejercicio en las Bocas del Magra, debido a que su medio naufragó en una mar gruesa que se levantó de improviso; el alférez Francesco Regnoni murió ahogado mientras seguía, con un grupo de nadadores de asalto, un ataque simulado al buque «Quarto» en el puerto de Liorna. Ellos y otros como ellos, cayeron en sus puestos de combate; su muerte no ha sido vana; sin sacrificio, no se alcanza la meta.

A coordinar y encuadrar la actividad de la Décima MAS en el plan general de las operaciones de guerra, y a mantener la ligazón con otros sectores de la Marina, con otras fuerzas armadas y con los aliados alemanes, fueron destinados, por orden cronológico, tres almirantes: De Courten, Giartosio y Varoli Piazza. Ellos eran el trámite entre la Décima y otras autoridades militares; representaban para nosotros la personificación tangible de aquella nebulosa abstracta e impersonal que es el Ministerio; eran los patrocinadores y defensores cerca de Supermarina, de nuestra causa y necesidad. Eran, en fin, los únicos depositarios de muchos de nuestros secretos, sobre todo en el campo de la utilización, asumiendo alguna vez la responsabilidad de autorizar acciones proyectadas por nosotros, llevándolas a conocimento de otras autoridades interesadas sólo en el momento en que posibles indiscreciones hubieran podido perjudicar el desenvolvimiento de la misión.

Con los almirantes ya citados, muy diversos uno del otro debido a sus naturales idiosincrasias, la colaboración fue siempre buena; se fue consolidando con el transcurso del tiempo y con el resurgimiento siempre mayor en importancia de la Décima, respecto a otras secciones operativas de la Marina.

Al comandante Moccagatta le compete el gran mérito de haber creado, casi de la nada y con amplitud de conceptos, la organización de la Décima MAS hasta que ésta pudo, después de él, afrontar las exigencias siempre crecientes que de ella se requerían.

En un diario de guerra, con fecha 29 de noviembre de 1940, escribía: «Ahora me dedico completamente a la organización de los medios especiales; no leo nada más, no trabajo más por cuenta propia, pero lo hago con entusiasmo. Será necesaria una fría decisión para alcanzar resultados concretos».

De éstos bien pronto Moccagatta debía dar la prueba más notoria.

SEGUNDA MISION DEL «SCIRE» EN GIBRALTAR. OCTUBRE DE 1940

Comienza una lucha de tres años entre la Décima y Gibraltar. El «Sciré» torna a la mar. — La elección del punto de salida. — Las corrientes del estrecho. — El «Sciré» en la bahía de Algeciras. — Dura vida en el «Sciré». — Las misiones de Tesei y De la Penne. — Birindelli penetra en el puerto. — Los ingleses descubren nuestro secreto. — Submarinistas en la montaña. — La medalla de oro a Borghese y a Birindelli. — Informe al palacio de Venecia.

Con el hundimiento del «Gondar» y el fallido éxito de la misión del «Sciré», también había fallado la primera tentativa, seria y coordinada, de atacar al enemigo con la nueva arma. Pero no por ello se había atenuado la fe de aquellos que creían y se dedicaban por entero a los medios especiales: por eso era el nuevo contratiempo una citación al amor propio, un estímulo a la acción y un impulso a la voluntad; la férrea disciplina en perseguir la meta, muy bella por su riesgo, de atacar los buques enemigos en el interior de sus puertos más seguros, no obstante y contra toda dificultad, llega a ser la característica principal de los marineros de asalto.

Y en efecto, con la siguiente luna nueva, con la de octubre, el «Sciré» volvió al ataque sobre Gibraltar. Esta fue la primera de una larga serie de acciones llevadas a cabo y que la Décima Flotilla MAS condujo en el curso de la gue-

rra, con inacabable tenacidad e insuperable bravura, contra la lejana e inexpugnable base de Gibraltar, sede de la flota enemiga en el Mediterráneo Occidental.

Un oficial de Marina inglés, perteneciente al Servicio Secreto de la Marina, destinado en Gibraltar durante la guerra, dice: «El "Sciré", al mando del príncipe Valerio Borghese, portaba tres dotaciones de medios de asalto para un ataque sobre los buques de línea ingleses de Gibraltar. Al precio de 3 muertos y 3 prisioneros, las unidades de medios de asalto italianas hundieron o averiaron 14 buques aliados, con un total de 73.000 toneladas.

»La amenaza constante del silencioso ataque nocturno, requirió decenas de miles de horas de vigilancia por parte del personal del Ejército y la Marina. La historia íntima de este episodio de la guerra lo constituye una larga crónica de insidias y estratagemas. Ni una de las 7 operaciones llevadas a cabo por los italianos, mezcló la neutralidad española; y cada una exigió por parte de los atacantes, tanta audacia y resistencia física que causan el respeto de cualquier Marina del mundo.» (1)

Los mismos operadores del intento precedente quisieron repetir la prueba (el cabo segundo buzo Giuseppe Viglioli sustituyó a Lazzari por enfermedad).

El 21 de octubre, el «Sciré» abandona La Spezia. A bordo reina la serenidad y la confianza, si bien ninguno oculta la dificultad de la misión.

Los operadores estaban normalmente tumbados en las literas; es necesario que no consuman energías, sufran lo menos posible los tormentos inevitables debido a las mediocre condiciones de habitabilidad y respiración que ofrecen los submarinos. Se alimentan abundantemente y están de un humor excelente. Dentro de pocos días les llegará su turno; ahora es la dotación del submarino quien tiene

(1) Franck Goldsworthy: «Sunday Express», 25 diciembre 1949.

el deber de llevarlos sanos y salvos al punto más próximo posible a los buques enemigos, cosa que realizan bien. La navegación ofrece las consabidas distracciones en tiempo de guerra: el 22 se avista una mina a la deriva que se destruye con pocos disparos de ametralladora; el 23 mar muy gruesa; el 26, aviones enemigos obligan a navegar sumergidos. Finalmente, el 29 logramos enfilar el estrecho navegando en inmersión contra corriente hacia el Atlántico, hasta llevarnos tanto avante al ingreso de la bahía de Algeciras.

Habíamos estudiado muy intensamente cuál había de ser el punto más conveniente para efectuar la delicada maniobra de la salida de los operadores. Debía satisfacer varias necesidades, alguna de ellas en contraste unas con otras; ser el más próximo posible al puerto, para que los operadores no se cansasen, no perdiesen tiempo y no corriesen demasiados riesgos en la navegación de aproximación; encontrarse en un fondo de unos 15 metros a fin de permitir al submarino apoyarse en el fondo mientras los operadores realizaban la maniobra de sacar los aparatos de los cilindros, pero en una zona posiblemente alejada de la derrota probable de las embarcaciones de vigilancia, que de otra forma hubieran podido (ojalá inadvertidamente) espolonear el submarino, el cual, cuando posa en el fondo, no tiene posibilidad de maniobra.

La zona más idónea a nuestro objeto es el trozo de costa española situado al fondo de la bahía de Algeciras, en el sitio donde desemboca el río Guadarranque (ver el esquema de la pág. 75).

Allí elegimos el punto, en perfecto acuerdo con los operadores; tenía la ventaja que, debido a un juego de corrientes característico de la bahía, la aproximación de los torpedos humanos al puerto se facilitaba con una ligera corriente favorable. Para alcanzar aquel punto el submarino debía, laboriosa y prudentemente, enfilarse en el golfo

y penetrar en la mismísima boca del león, posiblemente todavía con horas de luz, por la tarde, de tal forma que la maniobra de salida pudiera iniciarse inmediatamente después de la puesta del sol y los operadores tuviesen a su disposición toda la noche, a fin de llevar a término la delicada y ardua misión.

Para dificultar más la maniobra, teníamos la bien conocida corriente del estrecho, de fuerza considerable, siempre entrante (es decir, del Atlántico al Mediterráneo). Recorrer en inmersión el estrecho con la corriente de proa a popa no es difícil, aunque a veces nos encontremos con remolinos y vértices, lo que requiere mucha atención en la maniobra; pero atravesarlo de Norte a Sur, es decir, con la corriente de costado, es verdaderamente arduo, sobre todo porque la velocidad de la corriente es de cerca de 1,5 nudos, igual a la media del submarino en inmersión. En consecuencia, la maniobra más aconsejable a seguir (no existían precedentes, ningún submarino italiano había penetrado dentro la rada de Algeciras en tiempo de guerra y, que yo sepa, tampoco en tiempo de paz) era la de remontar la corriente en un primer tiempo, teniéndola después favorable para la maniobra de entrada en la bahía. Por estas razones el «Sciré» se encontraba a mediodía del 29 en el estrecho de Gibraltar, habiendo sobrepasado en inmersión la embocadura de la rada de Algeciras, arrimado a la costa rocosa y escarpada de España en espera de las primeras horas de la noche. Así pasamos la jornada, agazapados sobre los escollos, en 70 metros de profundidad. De vez en cuando, por efecto de las turbonadas de la corriente submarina del agua, el submarino daba un salto y venía proyectado sobre una roca saliente con golpes fuertes que repercutían siniestramente en la caja armónica constituida por el «puro» de acero, y con nuestra viva preocupación de que el submarino sufriese daños o que el enemigo, con sus hidrófonos, pudiera notar nuestra presencia allí.

Finalmente cae la tarde; subimos a la superficie, mar en calma, viento de poniente, visibilidad magnífica; determino la situación: estamos a 500 metros de la costa de la bahía de Tolmo, me dirijo en superficie hacia Gibraltar, que se perfila perfectamente iluminada de proa, a babor. A las 21, aproximándonos hacia Gibraltar, somos iluminados por el rayo de un proyector; nos sumergimos y regulando la inmersión y la derrota con la sonda y con ojeadas periscópicas a los faros españoles (todos encendidos, naturalmente) penetramos en la bahía de Algeciras. La corriente es fuerte y molesta; justamente en las proximidades del punto de aproximación y giro, existe una serie de escollos y bajos (Las Bajas) sumamente peligrosos (un pequeño roce puede ser fatal), alrededor de los cuales las aguas corren en todas direcciones haciendo voltejear al pobre «Sciré» como una hoja seca llevada por el viento: ahora se precipita, luego quiere flotar a la fuerza, o bien se acerca por su cuenta y no obedece al timón (que por otra parte es muy poco sensible a tan escasa velocidad); para compensar los efectos de deriva debidos a la corriente, es necesario dirigir la proa sobre un punto desviado 40 grados respecto al objetivo; al fin se logra dominar el caballo desbocado y a mantener el control prosiguiendo lentamente, pero sin dudas, hacia la meta final.

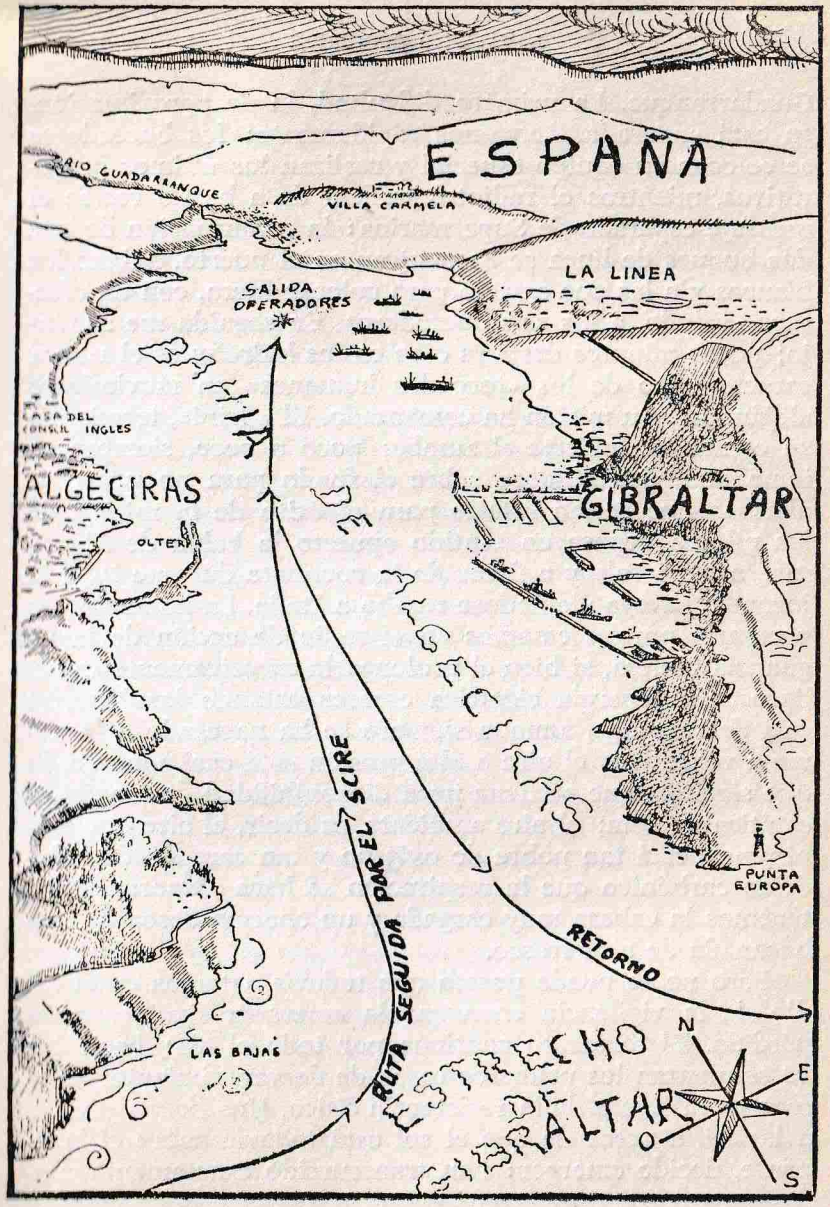
¿Y el enemigo? Nos aproximamos a su base, ya estamos a pocos miles de metros de Gibraltar. A través de los hidrófonos se siente y se controla el tráfico que se desarrolla en la rada: destructores que patrullan, lanchas a motor que cruzan delante de la embocadura, motores que se oyen por todas partes (quizá pesqueros españoles de Algeciras): toda la vida de la superficie se refleja en nuestro aparato de escucha; debido a estos ruidos, a su tipo y a su intensidad y dirección, «reconstruimos» cuanto sucede allá, sobre nuestras cabezas y en consecuencia regulamos nuestra acción.

Cuando se navega en inmersión y en guerra, ciegos, toda la atención se centra en los ruidos que se sienten bajo el agua. ¡La propia tensión se concentra toda en el aparato auditivo!

Una turbina... Es un destructor: se aproxima, ahora se distingue claramente cómo las hélices cortan el mar, a simple oído; pasa por la vertical; todos estamos a la escucha, aguantando la respiración: ahora se aleja. Ha sido una casualidad que nuestras derrotas se hayan cruzado; él, arriba, dirigiéndose hacia el estrecho; nosotros, en el fondo y silenciosamente, escurriéndonos hacia el interior de la bahía. ¡Qué extrañas combinaciones ocurren!

A bordo, el silencio más perfecto; estamos en el punto más próximo a Gibraltar, cerca de dos millas. Todos llevamos calzado de cuerdas; las llaves metálicas utilizadas para accionar los volantes, son recubiertas de tela; la maquinaria de a bordo no indispensable al movimiento, se tiene parada; se han tomado todas las precauciones posibles para que el enemigo, que está muy próximo, no pueda advertir nuestra presencia. Los operadores están serenos, listos para su inminente misión; parece que quieren, con el ansia de su deseo, acelerar la marcha y el tiempo; el jefe del grupo, Birindelli, me ayuda eficazmente en la conducción de la navegación.

El «Sciré» continúa su camino, lento y silencioso; ya el fondo comienza a disminuir, se nota la pendiente hacia la costa. Se para un motor de explosión sobre nuestras cabezas. Nos miramos a la cara: ¿Irá contra nosotros? ¿Tendrá hidrófonos? ¿Llevará torpedos a remolque? Una inventiva mía, bromista, dirigida al perturbador de nuestra paz nocturna, interrumpe el silencio interrogativo que gravita en el interior del submarino, y una sonrisa aparece en los rostros; el momento de duda ha pasado. Henos aquí, a las 01,30 del 30 de octubre en el punto establecido, en fondo de 15 metros justamente en la desembocadura del



Guadarranque. La primera dificultad, la de aproximación, ya está superada. Actuamos rápidamente: los buceadores se colocan su equipo especial y realizan los últimos preparativos, mientras el radiotelegrafista de a bordo recibe el mensaje esperado de Supermarina: la confirmación de que dos buques de línea se encuentran en el puerto. Asigno los blancos y a las dos emerjo para colocar fuera, con un afectuoso saludo, a los seis operadores. En seguida me sumerjo; pocos minutos después oigo en los hidrófonos el rumor característico de los «torpedos humanos» en movimiento alejándose; su misión ha comenzado. El «Sciré», terminado su cometido, invierte el rumbo; poco a poco, siempre en inmersión, deslizándose sobre el fondo para no provocar alarmas que serían fatales para el éxito de la misión de los pilotos, repasa en sentido opuesto la bahía de Algeciras; a las 7 sale y a favor de la corriente durante toda la jornada, navega alejándose rumbo a Italia. La inmersión es necesario porque estamos en el radio de acción de la vigilancia inglesa, si bien el prolongarla excesivamente es peligroso; la energía eléctrica escasea estando las baterías casi descargadas, aunque siempre se ha navegado a la mínima velocidad; el aire a alta presión está casi agotado, lo que significa que se tiene poca disponibilidad de maniobra estática de cota; el aire ambiente, es decir, el aire que respiramos, está tan pobre de oxígeno y tan cargado de anhídrido carbónico que la respiración se hace afanosa; todos tenemos la cabeza muy cargada y un enorme deseo de una bocanada de aire fresco.

Pero no se puede puesto que todavía estamos en el radio de la vigilancia enemiga; la emersión significaría la pérdida. El tormento continúa por todo el día; hacia las 18 comienzan los primeros casos de desvanecimiento; estamos ya al límite de la resistencia física. Una hora después, a las 19, a pesar de que el sol está todavía sobre el horizonte, decido emerger: han transcurrido exactamente cuarenta horas con el submarino debajo del agua. El repentino flujo de aire puro, oxigenado, enriquecido además por la violenta aspiración provocada por los motores térmicos, da un sentido de voluptuosidad, una especie de borrachera alegre. Subo a la torreta respirando a pleno pulmón el picante aire vespertino. El sol llameante en un azul intensísimo, está a punto de desaparecer detrás de la roca de Gibraltar; el gran león reposando sobre el mar, ya lejano, se destaca nítido sobre la línea del horizonte en el fulgor rosáceo del crepúsculo.

En la tarde del 3 de noviembre, llevando a popa un fortísimo viento maestral (NW), entramos en La Spezia.

Según las noticias telegráficas procedentes de Roma, existían en puerto dos buques de línea. Por lo tanto, a los operadores, antes de la salida del submarino, les asigné así los blancos: a Birindelli el buque de línea más exterior; a Tesei, que tenía el aparato de mayor autonomía, el buque de línea más interior, mientras De la Penne debía seguir un reconocimiento visual entre boyas a la búsqueda de buques portaviones y cruceros; en ausencia de éstos, debía actuar contra el buque de línea más exterior, actuando en su popa, sobre los ejes portahélices, con la esperanza de provocar así daños incluso en la proa del buque de línea contiguo más al interior.

Además, les di las siguientes instrucciones a todos los operadores: en caso de ausencia de grandes buques, atacar a destructores y obras portuarias (viaducto del puerto comercial, batea de vigilancia en las obstrucciones, puerta del dique seco, etc.). En todo caso, no dejar traza del propio paso en manos del enemigo.

Veamos cómo se desarrolló la acción de las tres parejas que habíamos dejado a 350 metros de la costa española y a tres millas exactas del puerto de Gibraltar; de estos hombres que se encuentran en medio del mar, que llevan entre las piernas algunos centenares de kilogramos de ex-

plosivo a transportar, por medio de un frágil motorcito, al interior del puerto enemigo y colocarlo bajo la carena de los enormes buques de línea de 35.000 toneladas, semiadormecidos y sobre seguro, bajo la protección de las defensas portuarias.

DE LA PENNE - BIANCHI. — Salidos de la escotilla del submarino, se dirigen al cilindro de babor popa, abren la porta, arrastran el torpedo humano y comienzan su recorrido. Después, encontrado todo en orden, suben a superficie. Aquí se llevan la primera desagradable sorpresa: la brújula está inmovilizada y no funciona. Sin embargo el inconveniente es poco importante, puesto que se navega en superficie y se dirige hacia un blanco perfectamente visible, como es la ciudad de Gibraltar que, toda ella iluminada, se destaca con nitidez bajo la sombra de la roca. De la Penne, con la cabeza fuera del agua, apunta decididamente sobre el objetivo.

«Después de unos 20 minutos de navegación, me ilumina de lleno un MAS con cuatro potentes proyectores; me sumerjo y navego a cota de 15 metros. Pasados unos 10 minutos, siento un reventón y noto el parón inmediato del motor. El aparato pierde cota y no logro pararlo en la caída. Llego a profundidad que creo es de 40 metros tocando el fondo y noto que el aparato está deformado por la presión. Intento todavía, vaciando la caja de emersión, de llevarlo a flote, pero, verificado el aparato después de tal operación y comprobando su excesivo peso, deduzco que debe ser inundado y fondeado. Intento poner en movimiento la máquina y la bomba de achique con resultado negativo. Abandono entonces el aparato, ya inservible, y subo a la superficie donde encuentro a Bianchi que me ha precedido. Nos libramos de los respiradores y los fondeamos, dirigiéndonos seguidamente a nado hacia tierra que, según mis cálculos, está a unas dos millas.

»Durante esta fase, un MAS, con fuertes proyectores, se ha aproximado más veces, aun a distancia inferior a los 30 metros; logramos esquivarlo y después de 2 horas llegamos a tierra, a una milla al norte de Algeciras hacia las 05,30 locales. Nos quitamos los trajes impermeables y nos dirigimos hacia la zona de cita con el agente N., a quien encontramos en la carretera a las 07,30.» (1)

TESEI - PEDRETTI. — «Cerca de las 02,30 del 30 de octubre, salgo del interior del submarino "Sciré" y alcanzo la instalación a proa. Inicio las operaciones de extracción y comprobación de mis aparatos, ayudado por el cabo segundo Viglioli y por el sargento buzo Pedretti. Compruebo: 1) una fuerte nebulosidad en el cuadro de los instrumentos en la parte de la brújula; 2) funcionamiento irregular de la bomba de transvase. Ocupo mi puesto en el aparato con Pedretti, dejo el submarino y me dirijo al Este. Unos 5 minutos después disminuyo la velocidad en espera de los otros operadores. La costa está a unos 500 metros; se siente claramente el fragor del mar sobre la ribera. Una veloz embarcación provista de proyectores (probablemente una MAS) y un pesquero, se dirigen decididamente hacia nosotros. Me sumerjo rápidamente a cerca de 15 metros para evitar el ser visto por la fosforescencia del agua, que es muy fuerte. Desde tal momento pierdo el contacto con los demás operadores. Está iluminada la ciudad de Gibraltar, y el Arsenal completamente oscurecido. En el muelle septentrional veo un fanal verde con otro blanco encima. Me dirijo sobre tales fanales. Después de casi una hora de navegación en las proximidades del fanal, reconozco que se trata de un vapor con luces encendidas y personal de guardia. Dejándolo a estribor, me dirijo al este, atravesando una larga zona en la cual existen varias decenas de vapores,

(1) Relato de De la Penne.

iluminados en parte, con personal en actividad; también hay botes (se trata de un convoy en formación). Tal situación me obliga a continuas desviaciones y a largos trechos de navegación en inmersión.

»Cerca de las 5 reconozco el muelle norte, observándolo sobre estribor. Alcanzo la entrada norte del puerto y al iniciar el uso del respirador, para efectuar el paso de las obstrucciones, compruebo la inundación del mismo respirador. Inicio una serie de vueltas a fin de alcanzar, de la caja de popa, el respirador de respeto. Tal respirador (cargado desde hace más de 10 días) no está en condiciones de funcionamiento y tiene efectos eméticos.

»También el segundo operador tiene el respirador en malas condiciones de funcionamiento. Dado que: 1) no teniendo respirador no se puede hacer inmersión; 2) el torpedo humano está fuertemente apopado y pesado, y que 3) existe una fuerte fosforescencia, considero que un intento por mi parte de actuar en superficie no puede ser destinado sino al fracaso y, sobre todo, perjudicial para los otros operadores, decido desistir de la empresa dirigiéndome a la costa española. Después de unos 15 minutos destaco la cabeza del aparato, fondeándolo. Me dirijo al Norte hacia las luces occidentales de La Línea y llego a tierra a las 07,10. Destruyo los respiradores y abro la inundación del aparato poniéndolo en movimiento en dirección Sur.

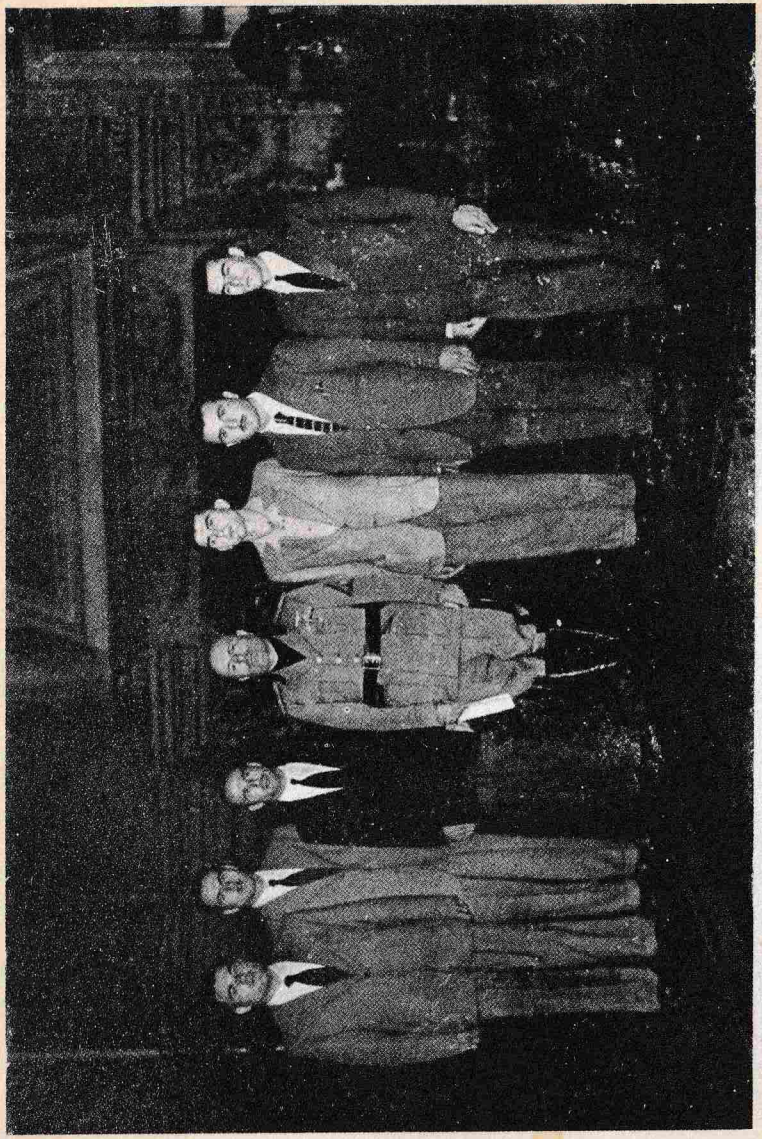
»Alcanzada la costa y quitados los trajes impermeables, salgo a la carretera, donde, evitando el puesto de control de la policía, me dirijo al lugar de la cita con el agente N.»

Y así también a la segunda dotación, debido al irregular funcionamiento del material, se les escapó el éxito al que tanto se aproximaron.

Sigamos ahora a la tercera pareja en su más dramática vicisitud.

La navegación con el «cerdo» a nivel de los anteojos

Con el «cerdo» sumergido



Mussolini recibe en el Palacio Venecia a los operadores de la IV misión del *Scirè*. De izquierda a derecha: Giannoni, Vesco, Catalano, Zozzoli, Magro y Visintini

BIRINDELLI - PACCAGNINI. — Salen regularmente como los otros; encuentran dificultad en la extracción del aparato del cilindro, por lo cual pierden unos 40 minutos. Finalmente llegan a la superficie; pero inmediatamente Birindelli se da cuenta de que algo no funciona bien; la bomba de transvase no funciona y el «torpedo humano» está muy pesado, flota con gran dificultad. El segundo operador, Paccagnini, descubre que su autorespirador está agujereado y, por lo tanto, inservible: lo tira al mar y se provee del de respeto. Por otro lado, la velocidad que da el aparato es bajísima: muy probablemente existe una infiltración de agua en las baterías, lo que explica también la pesadez.

«El aparato no puede navegar a cota y apenas flota con el tanque vacío; irá a fondo pesadamente si se inunda la caja de emersión. Sin embargo decido continuar la misión pensando que, si logro forzar la entrada del puerto en superficie, encontraré después un fondo tal que pueda navegar sobre él durante el ataque contra el blanco que me asignaron y que es el acorazado "Barham". Inicio, pues, la navegación de aproximación, apuntando sobre las luces de la ciudad. Después de casi una hora, me encuentro entre dos vapores, los primeros de dos largas filas de otros buques. Pasando entre los buques, oigo las voces del personal de guardia... Dada la pesadez del aparato, sólo mi cabeza y una pequeñísima parte de la proa del aparato emergen del agua. Continúo así la navegación en medio de los vapores durante cerca de otras dos horas, cuando me encuentro casi de frente a la cabeza del muelle mercantil. Navego paralelamente al muelle de carbón y a una distancia de 100 metros: me dirijo a la entrada. Después de unas 3 horas y 40 minutos desde la salida del submarino, estoy ante los barrajes. Están constituidos por grandes flotadores cuadrangulares, distantes entre sí cerca de 5 metros, unidos por gruesas barras de hierro. Sobre estas barras, a distancia de 1,5 metros uno de otro, hay tres

salientes de hierro de una altura de unos 20 cm. Sobre el extremo del muelle oigo las voces del personal de guardia y veo sus sombras, pero ninguno se apercibe, mientras que, "en superficie", pasamos el aparato sobre el primero y sobre el segundo barraje. Poco después de pasar el segundo barraje, calculo que estoy a través del "Barham" a una distancia de unos 250 metros. Durante un cierto tiempo me dirijo en su demanda por tener en la brújula la derrota exacta y en consecuencia inundo la caja de emersión yendo así al fondo, en 14 metros de cota. Apenas tocamos el fondo, Paccagnini me avisa que su máscara está sin oxígeno. Ello es debido a la escasa capacidad del mismo autorespirador, y al hecho de que el segundo hombre siempre había estado bajo el agua, aun durante la navegación en superficie. Sabiendo que, efectivamente, su autorespirador está ya inservible, le ordeno subir a superficie y permanecer allí quieto a fin de no llamar la atención del personal de a bordo. Solo, prosigo lentamente sobre el fondo constituido todo él por pequeños guijarros sobre los cuales el aparato se sacude de modo notable. Después de unos 10 minutos de avanzar, el aparato se para inesperadamente. Parado el motor y pensando que sea cualquier cosa que se enrolle en la hélice, voy a inspeccionarla. La hélice está completamente libre. Pongo el motor en marcha varias veces y compruebo que funciona regularmente debido al ruido que hace, pero el aparato sigue parado. Visto que es inútil cualquier intento de hacerlo caminar, subo a la superficie con mi correspondiente cabo para ver a qué distancia estoy del blanco. Me hallo a cerca de 70 metros. Vuelvo al fondo, decidido a arrastrar a brazo el aparato hasta dejarlo debajo del blanco. Después de 30 minutos de gran esfuerzo con escasa respiración de oxígeno, siento los primeros síntomas de desvanecimiento por exceso de anhídrido carbónico y entonces decido desistir. Pongo en marcha la espoleta de explosión y subo a superficie. Al flotar me doy cuenta de

que estoy poco más o menos a la misma distancia que antes del enemigo y más desplazado hacia la proa. No puedo hacer otra cosa que intentar salir del puerto y alcanzar a nado la costa española. Nadando lentísimamente, alcanzo el primero y segundo barraje. Aquí, en éste, me amparo en una boya y me quito el autorespirador y el traje impermeable. Mientras hago esto, se enciende un proyector en la cabeza del muelle y explora un poco el barraje apagándose después. Mando al fondo el respirador, me pego a la boya, dejo el traje en la cadena, para que no flote, y me alejo nadando. Mientras tanto había intentado encontrar a Paccagnini, pero no lo veo. Después de haber recorrido a nado cerca de 200 metros paralelamente al muelle de carbón, los calambres empiezan a asaltarme y aumentan poco a poco, hasta que siento que ya no puedo mantenerme a flote. Por lo tanto me aproximo al muelle, contando con salvarme, alcanzando a pie el muelle mercante y emprender de nuevo a nado el camino de España. Trepo al muelle por medio de un cable de acero y permanezco allí cerca de 20 minutos. Inicio después la aproximación al muelle comercial. Escondiéndome detrás de sacos de carbón y saltando dos cancelas, eludo la vigilancia de los centinelas, hasta que alcanzo la mitad del muelle norte, donde existe un viaducto muy estrecho con un cuerpo de guardia. Desciendo entonces sobre la red que obstruye la arcada del viaducto y sobrepaso así el cuerpo de guardia. Mientras tanto surgen las primeras luces del alba. Pensando que no podía permanecer escondido por más tiempo, me arremango las mangas del traje de trabajo para que no se vean los galones y me mezclo con los obreros y soldados que ya deambulan en cantidad por el muelle. Marineros y soldados me miran con sospecha viéndome sucio y mojado, pero ninguno me para. Sobre el lado externo del muelle comercial están atracadas numerosas embarcaciones y lanchas inglesas y dada la luz, ya muy clara, comprendo que ya no

es posible echarse a nadar. Paso al lado interior del muelle y veo un pequeño buque con el nombre de "Santa Ana". Pensando que sea español, subo a bordo y trato de esconderme bajo el castillo donde espero a que me coja la noche. Los marineros de la dotación me ven y me interrogan. Trato de hacerles comprender mi deseo de permanecer a bordo; me responden que el buque está bajo control y que ninguno puede salir o entrar sin permiso inglés. Les ofrezco 200 pesetas y están a punto de aceptar cuando un marinero inglés sube a bordo y pregunta si yo formo parte de la dotación. Lo admiten sin confirmarlo. El marinero va a tierra y regresa poco después con dos policías que me llevan a una oficina de control de buques donde un teniente de navío me pregunta quién soy. Le muestro mi librito de reconocimiento. Muy estupefacto, evidentemente, telefonea y poco después llega un capitán de fragata. Mientras tanto, el explosivo del aparato salta. Veo gran agitación y correr de la gente. Poco después algunos destructores largan sus amarras y salen del puerto. El capitán de fragata me pregunta quién soy, a lo que respondo enseñándole mi librito de reconocimiento. Me dice las siguientes palabras en francés: "Si usted es lo que pienso, está retrasado en 3 días. Sus amigos de tres noches atrás, pasean por la playa de La Línea. Uno se alojaba en el Hotel Príncipe Alfonso." Yo no respondo y me llevan a la cárcel de Gibraltar. Por la tarde, a las 20,00 me mandan llamar y un grupo de 6 oficiales de Marina, Ejército y Aviación, comienzan a interrogarme. Respondo que no puedo decir nada excepto mis generalidades y grado. Me hacen toda clase de preguntas, de la más variada especie, hasta las 5 de la madrugada, que me envían a mi celda diciéndome que me considerarán como un saboteador si no demuestro cómo he llegado a Gibraltar y con qué objeto. La tarde siguiente me vuelven a llamar y me dicen que me consideran prisionero de guerra. Al cabo segundo Paccagnini lo encontraron en el mar,

a la mañana siguiente a la acción, y lo capturaron. Se comportó de modo perfecto.» (1)

Así narra Birindelli la extraordinaria aventura que le costó 3 años de cautiverio durísimo, lo que afrontó como una misión de guerra, con excepcional valor, dignidad y bravura.

Esta misión no había conseguido el éxito, a pesar de la tenaz voluntad de los operadores, debido a los evidentes fallos del material, aún no a punto. Pero señalaba un notable progreso respecto a las precedentes, ya que por primera vez se había logrado poner en el mar los medios insidiosos en el punto previsto, venciendo notables dificultades naturales y los medios defensivos del enemigo; y una de las dotaciones había logrado penetrar en el interior del puerto, llegando a cerca de 70 metros de su objetivo.

No faltaron informaciones sobre el éxito de la misión: las dos dotaciones de Tesei y De la Penne, gracias a una hábil organización predispuesta sobre la costa española, por italianos al servicio de la Marina, regresaron inmediatamente a la patria; por ellos sabemos los motivos técnicos que les obligaron a abandonar la empresa. También de Birindelli, prisionero, tuvimos bien pronto noticias. A cada operador se le asignaba, antes de la misión, un pequeño cifrado secreto, a retener de memoria (diferente para cada uno); escribiendo a casa las normales noticias toleradas a los prisioneros de guerra, con palabras y frases conocidas, ellos hacían un relato sumario acerca del éxito de la misión, proporcionaban informaciones sobre el puerto enemigo y acerca de las eventuales dificultades encontradas, y expresaban su parecer sobre la oportunidad de volver a intentar la prueba.

«Di a mi hermano que repita el examen de licenciatu-

(1) Relato de Birindelli.

ra —escribía Birindelli a los suyos—, intentando y suspendiendo debe lograr el éxito; preparándose bien no encontrará obstáculos insuperables.» Palabras claras, que eran un tesoro para el mando de la Décima.

Como siempre, también existía el reverso de la medalla. Por vez primera los marineros de asalto italianos habían penetrado en una base inglesa, llevando la nueva arma a una distancia mínima del enemigo, revelando el secreto de la existencia de una nueva amenaza: era lógico esperar que la experiencia sería recogida por el enemigo a fin de evitar el éxito de tentativas análogas.

En el primer momento, la explosión de la cabeza cargada del aparato la atribuyeron los ingleses a una bomba de aviación; pero después de la captura de Birindelli y Paccagnini, no les cupo duda acerca de la naturaleza del ataque llevado a cabo a su base; por otro lado, el torpedo humano abandonado en movimiento por Tesei, después de haber errado acá y allá en la bahía, no hizo cosa mejor que ir a parar sobre la costa española, en las proximidades de Gibraltar. Bien es verdad que los españoles se apoderaron de él inmediatamente, transportándolo a uno de sus arsenales. Pero el hecho no pasó inadvertido a los ingleses, tanto más cuanto que la Prensa se hizo eco de ello. El periódico «Informaciones» del 31 de octubre, bajo el título «¿Submarino italiano cerca de Gibraltar?», escribía: «La Línea, 31. — Circulan voces insistentes afirmando que en la mañana del 30 un submarino italiano logró aproximarse a la entrada del puerto de Gibraltar y lanzar un torpedo que averió la red metálica, la que por la noche cierra el acceso al puerto.»

Y el «ABC» de Madrid del 2 de noviembre, atestiguaba: «Algeciras, 1 de noviembre de 1940, hora 23. — Ha pasado por esta ciudad con dirección a San Fernando para ser examinado en el arsenal de La Carraca, el aparato encontrado en la playa del Espigón de La Línea. La máquina tiene una

longitud de 5 metros y la forma de un torpedo normal, con la modalidad de que lleva acoplados dos asientos y varias palancas de mano. No se sabe nada de la dotación, pero se supone que este artefacto, al igual que el que explotó en la red del puerto de Gibraltar, debe ser lanzado con medios secretos desde cualquier submarino, buque o avión. Cuando se encontró en la playa de La Línea, la hélice estaba aún en movimiento.»

El mando de la Base Naval inglesa de Gibraltar, el 31 de octubre, facilitó el siguiente comunicado:

«Esta mañana se ha llevado a cabo, por oficiales de la Marina italiana, un intento fallido de torpedear buques en puerto con un ingenio especial. Ha explotado un ingenio sin causar daño, a la entrada del puerto, y otro ha varado en una playa del territorio español.» Y que el intento efectuado removió las aguas y llevó la alarma entre los ingleses, pronto se confirmó. Un informador daba el 6 de noviembre la siguiente noticia: «En los pasados días, alguno de los buques en puerto ha largado inopinadamente las cargas de profundidad; esto se atribuye al nerviosismo que reina a bordo de los buques, después del asunto de los torpedos tripulados... La opinión pública de Gibraltar está alarmada debido a la aparición de nuevos medios de guerra.

»Se va abriendo camino la voz de que el submarino que lanzó los torpedos lo hizo desde el estrecho. Probablemente es un bulo divulgado con objeto de demostrar que un submarino nunca podría entrar impunemente en la bahía; las dotaciones de los buques mercantes que siempre fondean fuera del puerto propiamente dicho están muy preocupadas a este respecto.»

En conclusión, la misión proporcionó preciosas enseñanzas para ser utilizadas en el futuro; la aproximación del submarino a la base enemiga, a distancia de autonomía del «torpedo humano», era cosa realizable; nuestro material

submarino (torpedos humanos y respiradores) aún no estaban a punto; las obstrucciones de Gibraltar eran vulnerables; los operadores estaban en la posibilidad física de seguir las misiones siempre que el material tuviese un funcionamiento regular; los operadores se cansaban notablemente en las navegaciones en el submarino, debiendo permanecer algunos días en un ambiente totalmente contraindicado, en vísperas de dar un esfuerzo excepcional que era el impuesto por la misión; el enemigo, en fin, se había puesto en alarma al descubrir el peligro que representaba el nuevo medio de guerra y, consecuentemente, habría tomado las medidas pertinentes para oponerse a él. Por otra parte, se venía creando en las dotaciones de sus buques una psicosis de inseguridad, aunque estuviesen amarrados en el interior de los puertos; lo que ya de por sí era un éxito, como lo era el derroche de energías y medios a que obligaba la prevención contra la amenaza insidiosa en los puertos, aunque desde entonces fuesen inaccesibles a nuestra ofensiva.

A mi regreso a la base, fui llamado por el subsecretario de la Marina y jefe de E.M., almirante Cavagnari. Quedó complacido por la ejecución de la misión y en aquella ocasión me preguntó si existía algo que desease particularmente y que él pudiese hacer por mí. «Sí, almirante —le respondí—, deseo organizar un descanso en la montaña para toda mi dotación, en buenos hoteles donde, fuera del vínculo de la disciplina militar, como veraneantes, los marineros puedan recuperar sus fuerzas y deleitar su espíritu, a fin de hacerse perfectamente eficientes para la próxima misión. Naturalmente el descanso se haría a expensas de la Marina.» El almirante rápidamente lo autorizó.

Pocos días después, la mitad de la dotación del «Sciré» se trasladaba a Ortisei, en Val Gadena. Nada me era tan grato como el ver a mis valientes muchachos gozar del merecido descanso y reposo en aquella amena localidad. Se

despertaban en los blandos lechos a la hora que les apetecía, llamaban a la camarera, pedían «un chocolate con mucha nata; lo tomaré en la cama»; más tarde, vestidos de esquiadores, se lanzaban con la fuerza de la inconsciencia por las agudas pendientes de nieve, con frecuentes, inocuas y alegres caídas. Por la tarde, perfectos caballeros como saben serlo los marineros, tenían agradable compañía con las graciosas turistas y con las más bellas hijas del lugar. El haber obtenido este reconocimiento para mi dotación, fue para mí, satisfacción casi mayor que la medalla de oro al valor militar, que me fue conferida por la conducción de la misión.

Induje sucesivamente a mis colegas comandantes de submarino a pretender igual tratamiento para sus dotaciones; desde entonces, la concesión obtenida para mi dotación del «Sciré» llegó a ser norma para toda la flota de submarinos italiana.

A su regreso a la patria, del cautiverio, Birindelli fue condecorado con la medalla de oro. A Paccagnini y a los cuatro componentes de las otras dos dotaciones, se les concedió la medalla de plata.

En noviembre, acompañado por el almirante Cavagnari, fui recibido por el Duce, jefe de las Fuerzas Armadas en guerra. Por primera vez, y última, atravesé el famoso salón del Mapamundi del palacio Venecia. Conmigo estaban Tesei y Pedreitti, De la Penne y Bianchi.

El Duce, en pie detrás del escritorio (no se sentó nunca), con las manos en los costados, vestía el traje «presidencial», pantalones grises con franja y chaqueta negra. Tenía un aire cansado y cara arrugada (antes que a nosotros había recibido al general Soddu, procedente de una inspección en Albania, donde la guerra con Grecia se desarrollaba trágicamente).

La audiencia fue breve; después de las presentaciones

realizadas por el almirante Cavagnari, el Duce solicitó un relato de la misión; lo expuse concisamente con la ayuda de la carta de navegación que llevaba conmigo. Se interesó particularmente en el hecho de que Gibraltar estuviese iluminada como en tiempo de paz; nos incitó a perseverar y nos comunicó su complacencia «en nombre de todos los italianos».

Con un seco «Podéis retiraros» la audiencia terminó.

Tuve la ocasión de conocerlo personalmente en una comida ofrecida por la Marina a los condecorados de la guerra de España, algunos años antes, en el Círculo de las Fuerzas armadas; no volví a verlo hasta tres años después, en septiembre de 1943 en la Roca del Caminante, en circunstancias sumamente dramáticas para nuestra patria.

EL PRIMER EXITO DE LOS MEDIOS DE ASALTO. LA VICTORIA DE SUDA: MARZO, 1941

Grecia entra en guerra. — Las misiones de Santi Quaranta y Corfú. — Constitución de una base naval inglesa en Suda (Creta). Las lanchitas se apostan en Lero. — Vanas tentativas en enero y febrero. — Al fin llegan las condiciones favorables. — Las lanchitas al ataque. — Los relatos del teniente de navío Faggioni y alférez de navío Cabrini. — Se hunde el crucero «York» de 10.000 toneladas. — Seis medallas de oro. — El error alemán y la obstinación del Almirantazgo inglés. — Dos documentos del comandante del «York».

Con la apertura de las hostilidades con Grecia (28 de octubre de 1940), los ingleses rápidamente utilizaron los numerosos fondeaderos que tan pródigamente poseen las costas de aquel país y sus islas en particular; entre otros, los del bajo Adriático, que servían de base de aprovisionamiento a las unidades afectas a la intercepción de nuestro tráfico con Albania: golfos y ensenadas abiertas, no muy alejados de nuestras costas, con instalaciones defensivas más bien elementales, particularmente susceptibles al ataque de nuestros medios de superficie.

Se organizó una pequeña operación contra los puertos de Santi Quaranta y Corfú para primeros de abril de 1941. «La expedición no reviste ninguna importancia particular —escribe en su diario de guerra el comandante Moccagata—, puesto que Puerto Edda y Corfú no deben tener casi nada en puerto, pero se trata de experimentar los medios

y de entrenar a los pilotos. Después pasaremos a cometidos mayores...»

El 3 de abril, lanchitas torpederas previamente destacadas en Brindisi, fueron remolcadas con un MAS al islote de Saseno, elegido como base operativa debido a la proximidad de los objetivos.

La acción tuvo lugar el 4. «Noche calma, luna un poco velada —describe Moccagatta, el cual, como comandante superior en el mar, iba embarcado en el MAS—. Los medios se han alejado a todo motor dirigiéndose a Puerto Edda; sin embargo eran demasiado ruidosos para la noche en calma. Cuando estoy a 200-300 metros de punta Feruccio (Porto Edda) se enciende un proyector y se abre un nutridísimo fuego de ametralladora. Sólo dos disparos alcanzan el medio de Giobbe, y el otro de Massarini sale ileso. En la noche los busco con el MAS y sólo encuentro uno; el otro lo encuentro a la mañana siguiente en Saseno. Estoy satisfecho porque he visto de qué se trata y tengo elementos suficientes para acciones futuras. Haría mal si en éstas, mis notas, no citase al personal subalterno; trabaja ININTERRUMPIDAMENTE; no sabe qué quiere decir reposo, franquicia, comer en mesa, etc., etc. Además está siempre entusiasta y no pide otra cosa que trabajar y combatir. En esta expedición he debido llevar dos de más, porque sentía mucho dejarlos en tierra, viendo la insistencia con que solicitaban venir. No cabe duda que con gente como ésta se puede marchar al fin del mundo.»

La expedición contra Corfú, sólo efectuada por el capitán de corbeta Giobbe y el teniente de navío Massarisi y dirigida por Maccagatta, no tuvo el éxito esperado debido a la concurrencia de un inesperado ataque aéreo por parte nuestra, el que puso las defensas en estado de alerta, pero fue una prueba ulterior del material y de la organización para foguear a los pilotos.

Mientras tanto en Suda, vasta y profunda ensenadura situada en el lado norte de la isla de Creta, se había constituido una base naval de gran importancia, donde las unidades inglesas encontraban vituallas y reparaciones, amenazando nuestras islas del Dodecaneso y haciendo practicamente imposible las comunicaciones marítimas entre Italia y estas importantes posesiones, que constituían nuestro frente más avanzado en el Mediterráneo oriental.

Desde diciembre de 1940, en el cuadro de las operaciones de la lucha contra el tráfico de aprovisionamiento entre Egipto y Grecia, se había destacado en el Dodecaneso, y precisamente en la bahía de Parteni, en la isla de Lero, una flotilla de lanchitas explosivas para una acción proyectada contra las unidades enemigas que el reconocimiento aéreo daba como presentes en la bahía de Suda.

El comandante Moccagatta, se había entretenido cerca de un mes en poner a punto la organización de la compleja operación y perfeccionar el adiestramiento a los fines de su particular misión; característica del empleo de los medios de asalto es que para cualquier arma, para cualquier puerto, para cualquier situación táctica y geográfica, es necesario estudiar, minuto a minuto, el método de empleo más apropiado para superar las diversas y a veces contrarias dificultades.

Como aproximadores se eligieron dos destructores: el «Crispi» (capitán de fragata Ferruta) y el «Sella» (capitán de corbeta Redaelli), los que fueron adaptados para llevar 6 lanchitas cada uno, dotándolos además de grúas electricas para la maniobra de levarlas y echarlas a la mar. Durante los numerosos ejercicios llevados a cabo en Lero, bajo la guía del incansable y tenaz Moccagatta, se había logrado echar al mar de una vez, las 6 lanchitas del destructor en 35 segundos; resultado excelente debido al adiestramiento de las dotaciones y a lo ingenioso de las estibas.

El 20 de enero, Moccagatta era llamado a Italia para vol-

ver a asumir los cuidados de la flotilla; dejaba a la disposición del mando de la Marina en el Egeo (almirante Biancheri) un instrumento de guerra eficientísimo, listo para ser utilizado contra el enemigo en cuanto se verificasen condiciones oportunas y favorables.

En el período de luna nueva (desde el 23 hasta primeros del mes siguiente), las lanchitas al mando del jefe del grupo, teniente de navío Faggioni, se mantenían listas para la acción, ya embarcadas en el «Crispi» y en el «Sella» mientras los aviones del arma aérea del Egeo seguían reconocimientos fotográficos diarios sobre Suda, a fin de localizar la consistencia y posición de los buques allí fondeados y para la situación de las obstrucciones.

Pero ni en enero ni en febrero (meses que por sus largas noches se prestarían mejor al ataque) se presentó la ocasión; o el fondeadero de Suda carecía de buques fondeados importantes o las condiciones de mar eran tales que no permitían el transporte y navegación de las lanchitas.

Una vez en enero y otra en febrero, el «Crispi» y el «Sella» partieron para realizar las misiones, pero ambas tuvieron que regresar después de algunas horas de navegación; la primera porque en un reconocimiento aéreo hecho a la puesta del sol se observó que los buques ingleses estaban saliendo, y la segunda porque la composición de los buques enemigos no era tal como para justificar la acción.

¡Cuántos factores favorables deben realizarse para el éxito de una acción! En los pocos días de luna favorable, el tiempo debe ser suficientemente bueno y el cielo sereno, a fin de permitir el reconocimiento aéreo; la mar manejable a fin de permitir surcarla a las pequeñas embarcaciones; los destructores disponibles y listos, las lanchitas y sus pilotos siempre listos y finalmente los buques enemigos deben encontrarse en puerto.

En la larga y enervante espera, la escuadrilla de Faggioni se mantiene haciendo metódicos ejercicios, el espíritu siempre alto y sereno, a pesar de los aplazamiento de enero y febrero y la dislocación a Parteni, puesto privado de recursos.

El 20 de enero, el estallido de una bomba aérea enemiga hirió gravemente a dos de los pilotos; ambos, desde el principio, expresaron su deseo de no marcharse del destino, curándose con tan extraordinaria rapidez que pudieron tomar parte de la misión. En marzo los reconocimientos aéreos sobre Suda fueron más difíciles, debido a la defensa antiaérea enemiga, muy mejorada, y por la constante intervención de numerosos aviones de caza enemigos.

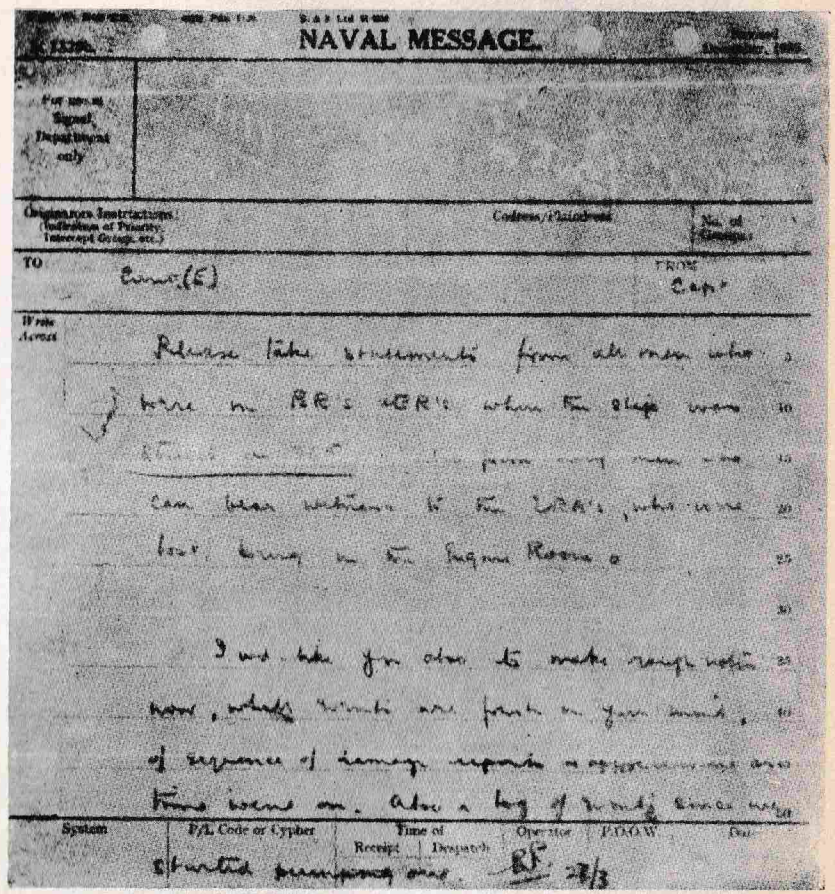
El 25 de marzo el «Crispi» y el «Selle» que se encuentran en Stampalia listos con las lanchas a bordo, son bombardeados por un avión enemigo. El «Crispi» tiene un muerto y tres heridos. En la tarde del mismo día se verifican por fin las condiciones favorables para el ataque: el tiempo es bueno y la mar calma; en la bahía de Suda el reconocimiento aéreo avista 2 destructores, 5 vapores grandes, 7 medios y un crucero, seguramente de 10.000 toneladas. Se da la orden de partida. Noche oscura, estrellada, con un poco de neblina; con navegación normal, los dos destructores alcanzan el punto establecido a las 23,30 a 10 millas de la costa enemiga. Se echan al mar las lanchitas y se saludan a los pilotos con afectuoso fervor; los buques emprenden el camino de regreso.

Los pilotos son: teniente de navío Luigi Faggioni, comandante de la expedición; alférez de navío Angelo Cabrini; cabo de cañón Alescio de Vito; cabo motorista naval Tullio Tedeschi; cabo segundo Lino Beccati y sargento Emilio Barberi; en formación cerrada, alcanzan la entrada de la bahía sin ser advertidos.

Ahora comienza la parte más ardua de la misión; las lanchitas deben recorrer cerca de seis millas en un brazo de mar largo y estrecho, cuya costa está en manos enemigas, superando varios órdenes de obstrucciones de red sin

hacerse sentir ni notar, hasta llegar al fondo de la bahía donde se encuentran los buques a resguardo. (Ver el esquema de la página 99.)

Del relato de Faggioni: «Tiempo y visibilidad buenos, brisa ligera del lebeche, mar tendida. Llegados al ingreso de la bahía se reduce el andar para que el ruido de nuestros motores no ponga en alarma al enemigo. Me dirijo a pasar la primera obstrucción al centro de la apertura existente entre Punta Suda y el Fuerte de Suda. Emboco la canal entre dos boyas y paso sin dificultad seguido por los demás y sin tropiezos. Después de algunos minutos veo la segunda obstrucción y me dirijo a pasarla más al resguardo del islote del Fuerte donde afloran escollos fácilmente confundibles con las MT. Paso con facilidad. Barberi, que viene detrás de mí, se enreda. Para no perder el contacto, paro y espero en la zona de sombra que hace el islote. Poco después, veo a los cinco; me coloco a la cabeza y continúo la navegación de aproximación aguantándome en medio de la bahía. Son cerca de las 2,45 del 26 de marzo: el crepúsculo da comienzo a las 5,18; aumento la velocidad para disponer de tiempo para eventuales pérdidas del mismo en el paso de la tercera obstrucción. Después de 10 minutos, dos proyectores escrutan ampliamente el centro de la bahía, sin vernos.» A las 04,30 los pilotos llegan a la tercera obstrucción; no siendo posible superarla, la rodean y penetran a través de un hueco entre la obstrucción y la costa. «Me dirijo al centro de la bahía, después de algunos minutos hago señales de parar los motores y reunirse todos a mi alrededor. Son las 4,46: estamos en anticipo en las condiciones de luz más favorables. Decido esperar. El crucero está amarrado a cerca de 200 metros de las obstrucciones y los vapores están diseminados más adentro; uno de ellos está a cerca de 100 metros a sotavento. Sigo una cuidadosa inspección con los prismáticos para elegir los blancos más grandes y después los paso a Cabrini y a los otros para ha-


NAVAL MESSAGE

Orden de servicio del comandante del *York* (27 de marzo de 1941)

Sobre la cubierta del *Scirè* en navegación; el comandante Borghese y el oficial de derrota Benini

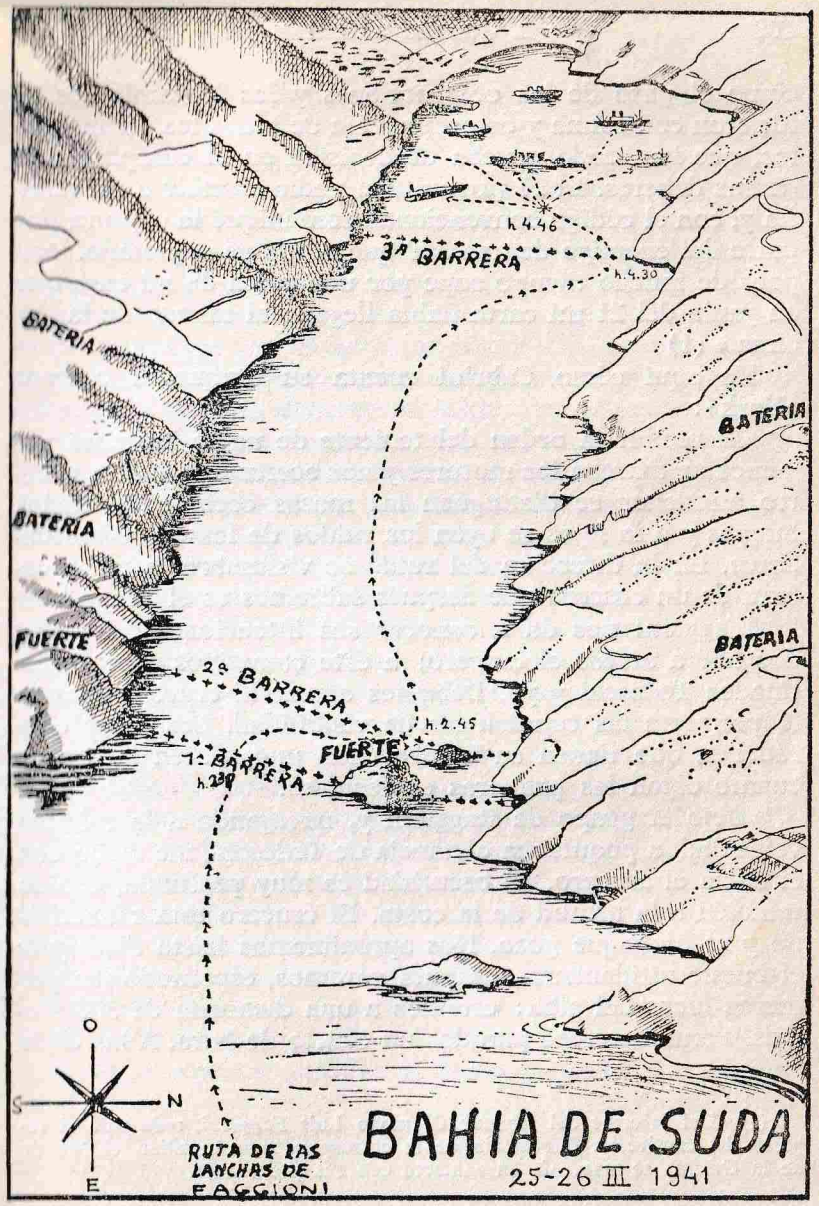
cerles observar bien la situación del enemigo. Son cerca de las 5. Mientras tanto en el crucero tocan diana se oye silbar y se ve una linterna desplazarse en cubierta; la chimenea de proa hace humo; y después de un poco veo encenderse el rojo y verde intermitente en la puerta de la obstrucción. Doy la salida a Cabrini y Tedeschi, destinados al crucero. Los MT van lanzados a todo motor y después de algunos larguísimos segundos ocurre una única explosión seguida inmediatamente del fuego antiaéreo de las baterías, que disparan contra aparatos imaginarios. A mi derecha siento en seguida otra explosión que juzgo sea debida al lanzamiento de Barberi. Beccati está a mi babor y me pide poder partir hacia un gran petrolero que le he señalado anteriormente. Le hago esperar y nos aproximamos a él. Cuando lo distingue bien, parte; la explosión ocurre a popa. El crucero se inclina fuertemente sobre estribor, inmerso en una nube de humo. Pero tarda en hundirse y por eso decido andar sobre él. Antes de aumentar la velocidad doy una ojeada con los prismáticos, y al mirar al petrolero de Beccati veo despuntar detrás un buque parado. Es un buque de guerra. Me aproximo a estribor, acelero y apunto sobre éste... Doy un ángulo de mira aproximado, bloqueo el timón y después de algunos segundos me lanzo al agua. Siento persistir el ruido del motor durante algunos segundos; la explosión se oye lejos y supongo, dada la dirección del lanzamiento, que ha sido contra cualquier obstáculo en la zona del puerto. Nado con fuerza hacia la costa norte. Después de un poco tiempo se hace de día y de la proa de un vapor próximo se elevan muchos gritos. Un bote viene a prenderme y me lleva a bordo. Doy mis generalidades, me inspeccionan y me conducen a la cámara donde está reunida casi toda la dotación con sus cinturones salvavidas. Me preguntan si me han abatido del avión y si tengo otros compañeros en el mar. Respondo negativamente. No me dejan aproximarme al portillo para ver fuera; me ofrecen

whisky, té y cigarrillos y me ayudan a quitarme el traje de goma. Después de una media hora me escoltan a tierra hombres de la Infantería de Marina que me protegen de un grupo de obreros griegos, un tanto hostiles, y que me conducen a una oficina del mando del puerto. Veo un marinero con la cabeza vendada y escrito en el gorro "H.M.S. York". Hacia las 10, escoltado por un oficial de Marina, armado de pistola y con dos centinelas, me llevan en una embarcación al otro lado de la costa. En la travesía pasamos cerca del petrolero que pierde nafta por el orificio. Veo el crucero con la proa alta y la popa a flor de agua, la torre de popa con la máxima elevación, gente afanosa a bordo y una cisterna atracada a estribor. Un hidro vuela bajísimo explorando en la bahía aquí y allá.

»Atracamos en un puertecito y un poco alejado veo un MT intacto con muchos soldados a su alrededor. El oficial me acompaña a sus proximidades y con la pistola apuntada me pregunta si es peligroso tocarla. Esperando que la explosión puede ocurrir todavía, respondo que sí y le digo "mejor es alejarse y que lo hagan también los soldados". Me pregunta si puedo explicarle cómo se desactiva y cómo está hecho el ingenio explosivo. Respondo que no sé nada. El oficial me amenaza e insiste. No respondo. Poco después desiste, hace alejarse a todos y me devuelve al lugar de partida...

»En la tarde del siguiente día, en las cárceles del castillo de Paleocastro encuentro a los otros cinco...

»El forzamiento de la bahía se ha efectuado con regularidad y se ha seguido según los entrenamientos hechos y las órdenes dadas por el comandante Vittorio Moccagatta, el que pronosticaba la acción con la mejor visibilidad posible y por lo tanto a las primeras luces del alba y que el jefe del grupo repartiese los blancos y esperase el éxito de los lanzamientos sobre el objetivo más importante, para poder disponer todavía de reservas. Tanto la navegación



como el paso de las obstrucciones y las lanzamientos se hicieron con calma y determinación de todos los componentes, que han dado prueba de decisión en el cumplimiento de sus deberes. El 27 pregunté si podía escribir a mi familia y, con el código convencional, comuniqué la captura por parte del enemigo de una MT que no había explotado. Después de mucho tiempo supe por una carta de mi casa que en junio del 21 mi carta había llegado al mando de la Décima.» (1)

He aquí cómo Cabrini cuenta su ataque al crucero «York»:

«Al recibir la orden del teniente de navío Faggioni ponemos en marcha los motores y nos acercamos a él. A nuestro alrededor se distinguen las masas oscuras de varios buques y a lo lejos se oyen los ruidos de los turbo-ventiladores. En la dirección del ruido se vislumbra la masa oscura de un crucero que después sabremos es el "York".

»Faggioni nos da a conocer sus intenciones: destacar dos MT a atacar el crucero; a éste cometidos somos destinados Tedeschi y yo. Debemos atacar al crucero cuando lo permitan las condiciones de visibilidad. Los otros operadores, que tienen su blanco cada uno, deben partir en cuanto oigan las primeras explosiones.

»Dejo el grupo de Raggioni y, navegando a la mínima velocidad, a poquísima distancia de Tedeschi, me dirijo con él hacia el crucero. La oscuridad es muy profunda, debido también a la altitud de la costa. El crucero está mimetizado y se distingue poco. Nos aproximamos hasta distinguir el buque nítidamente, después paramos, esperando las primeras luces del alba: estamos a una distancia de 300 metros. Permanecemos parados un cuarto de hora. A las 05,30

(1) Del informe del teniente de navío Luis Faggioni, redactado al regreso del cautiverio. Por medio de la correspondencia familiar, el Mando de la Décima se mantenía en contacto con sus prisioneros.

me aseguro de que Tedeschi vea bien el blanco; temo que al esperar más, el enemigo pueda avistarnos o lo haga a nuestros compañeros. Doy orden de partir para el ataque. Navegamos en un buen trecho con los motores a todo gas; a una distancia de 80 metros inmovilizo el timón, quito la seguridad y me dejo caer en el agua; en el instante en que abandono la MT apunto el buque al centro.

»Antes de lograr subir al salvavidas oigo claramente el ruido provocado por el golpe de las dos MT contra el casco del buque. Oigo también claramente la explosión del corta-lancha y algunos instantes después, una única y violenta explosión submarina muy próxima. En seguida veo al crucero inclinarse fuertemente. Siento el ruido de los motores de otras MT, después una sucesión de explosiones, algunas próximas, otras lejanas...

»Me doy cuenta de que tengo roto el traje impermeable, me lo quito con mucha fatiga y me dirijo hacia la costa, esperando poder alcanzar el punto de arribada. A unos 15 metros de tierra se me aproxima un bote de uno de los vapores; un oficial me obliga a levantar las manos apuntándome con una pistola; no obedezco a la intimación ya que estoy en condiciones físicas muy precarias; me suben a peso al bote y muy fatigosamente me pongo en pie. Me llevan a tierra, a una batería, entregándome a dos centinelas. Aquí encuentro también a Tedeschi, Beccati y Barberi.» (1).

Simultáneamente y sobre los blancos asignados, se habían lanzado los otros: De Vito, contra un vapor; Barberi contra un buque cisterna que se hunde al ser cogido de lleno; Beccati contra otra gran cisterna cargada, de unas 18.000 toneladas que, desgarrada con una enorme falla, se apoya en el fondo.

Durante algunos minutos la bahía retumba con las ex-

(2) Del relato del alférez de navío Angelo Cabrini redactado a su regreso del cautiverio.

plosiones de todo género, mientras las numerosas baterías abren un intenso fuego antiaéreo.

Después, con el alba, vuelve la calma; con encomiable estupor, los ingleses se dan cuenta de que han sido sorprendidos y atacados con una arma nueva, inesperada y desconocida, manejada por marineros italianos; éstos, que cayeron prisioneros, tienen la gloria de poder comprobar los efectos de su acción. Narra Beccati en su informe: «Desde la batería podemos ver un crucero muy escorado con remolcadores que intentaban llevarlo a varar. Observamos la bahía llena de nafta que afloraba desde la posición de la cisterna hundida y la escora de un segundo petrolero que daba la impresión de estar hundiéndose.»

La conducta de los pilotos fue perfecta: penetraron en profundidad en aguas enemigas, atravesando tres órdenes de obstrucción; reunidos en el resguardo enemigo, a pocos centenares de metros de los buques enemigos, se reunieron para examinar con calma la situación, pasándose de una embarcación a la otra los prismáticos del comandante; en esta situación, circundados de centinelas, proyectores y cañones, esperan tranquilamente que se haga de día para poder estar seguros de sus blancos y al fin parten y se lanzan con precisión y decisión sobre el enemigo designado; con la misma calma, sangre fría y orden de un normal ejercicio en aguas amigas. Dominio de los propios impulsos que deriva de elevadas cualidades morales, complementadas por frecuentes y realísticos adiestramientos, durante los cuales los pilotos eran sometidos a dificultades aún mayores de las que se preveía debían encontrar en la acción contra el enemigo.

Los seis valerosos violadores de Suda, cuando terminó la guerra, a su regreso a la patria procedentes del cautiverio, fueron recompensados con la medalla de oro al valor militar.

La insuficiente, pero fraterna colaboración entre la Aviación y la Marina, favorecida y valorizada por el mando único de las Fuerzas armadas en el Egeo, la alta eficiencia de las pequeñas embarcaciones genialmente proyectadas, la perfecta organización y el intenso adiestramiento, mérito personal del comandante Moccagatta y sobre todo el gran valor de los pilotos, permitieron conseguir la victoria que iniciaba la serie de éxitos de la Décima Flotilla MAS: el crucero «York» de 10.000 toneladas y tres buques mercantes al servicio de los ingleses, con 32.000 toneladas, fueron hundidos o puestos fuera de servicio durante el resto de la guerra.

Cuando en mayo del 41 las tropas alemanas ocuparon Creta, encontraron en la bahía de Suda el afloramiento del «York» y, creyéndolo hundido por efecto de los masivos bombardeos a que había sido sometida la isla antes de la ocupación, lo incluyeron en la lista de sus éxitos. Pero los hechos indisputables narrados anteriormente no ofrecen duda sobre la atribución del mérito de esta victoria naval; y si hubiese quedado alguna duda, quedaría despejada debido a los documentos encontrados en el mismo «York» por los oficiales de Marina italianos que fueron los primeros en visitar el buque, poco después de la ocupación. Existe una hoja de papel de órdenes manuscrito, dirigido por el comandante de la unidad al jefe de máquinas el 27 de marzo; dice textualmente: «MENSAJE NAVAL. — Al jefe de máquinas, del comandante —a mano—. Ruego tomen declaración a todos los individuos que se encontraban en los locales de máquinas y calderas cuando fue atacado el buque el 26, y también de cualquier individuo que pueda dar noticias acerca de los dos fogoneros que encontraron la muerte en la cámara de máquinas.

Buque «York», 28 de marzo de 1941

MEMORIA PROVISIONAL DEL COMANDANTE
Destinatarios: los jefes de servicio

1 — Se pide a los jefes de servicio que compilen informes, lo más pronto posible, sobre los siguientes argumentos en relación con el reciente torpedeamiento del crucero «York»:

a) daños sufridos

b) cualquier argumento de particular interés;

c) nombres de oficiales y marineros cuya conducta consideren merecedora de mención especial.

2 — Las referencias a las órdenes dadas por la flota del almirantazgo, que puedan ser necesarias a este objeto, se pueden obtener en mi oficina.

Fdo. Reginald Portal
Comandante.

Fue admitido, por otro lado, que las destrucciones existentes en el puente del navío no habían sido producidas por bombas de avión, sino por cargas destructoras que los mismos ingleses habían hecho explotar en el interior del buque apresurada y parcialmente, antes de abandonar Suda.

No obstante estos hechos, y a pesar de que nadie mejor que los ingleses conoce la verdadera historia del hundimiento del «York», el almirantazgo británico, consecuente a la línea de conducta tenazmente perseguida, de querer atenuar la admisión de daños infligidos a su flota por la Marina italiana, en la relación oficial publicada después de la guerra, persiste en indicar como causa de la pérdida del «York» el bombardeo aéreo alemán.

Pero quien mejor desmiente al almirantazgo son los propios ingleses: el almirante Cunhingham, que fue comandante en jefe de la Flota del Mediterráneo, escribe: Fue en Suda donde «en el alba del 26 de marzo tuvimos un revés

cuando fue atacado el puerto por seis veloces lanchitas explosivas. El crucero "York" fue averiado gravemente y con las cámaras de máquinas y calderas inundadas tuvo que ser encallado. No tenía vapor ni energía eléctrica para alimentar las bombas de achique, para la luz o para la maniobra de las torres. También el buque cisterna "Pericles" (8.324 tns.) fue atacado y sufrió un agujero en el centro, mientras la estiba, con cargamento muy valioso, resultó indemne. Nuestro único crucero con cañones de 203 mm. era así eliminado. Una vez más habíamos pagado la contribución de la defensa de las bases de la flota.

»Se hicieron seis prisioneros en la bahía y resultó que las lanchitas explosivas habían sido aproximadas por dos destructores y que dichas lanchitas eran abandonadas por su dotación antes de alcanzar el blanco... Siempre me ha maravillado cuán valerosos eran (los italianos) en este tipo de ataques individuales. Ciertamente tenían hombres capaces de las empresas más arriesgadas...

»Antes de que acabase la guerra, debíamos sufrir ulteriores pérdidas de este género, debido a la audaz iniciativa individual de los italianos». (1)

(1) Cunhingham: «A sailor's odyssey». Hutchinson, 1951

TERCERA MISIÓN DEL «SCIRÉ» EN GIBRALTAR. MAYO DE 1941

El «Sciré», buque de línea en la derrota La Spezia-Gibraltar. La Navidad de 1937. — Una novedad: la cisterna «Fulgor». — Nuevos operadores. — Una vez más en la desembocadura del Guadarranque. — ¡Puerto vacío! — Los partes de Catalano y Visintini. — El malestar de Marceglia. — Todavía no va.

En concurrencia con una acción proyectada sobre Malta, en mayo del 41, el «Sciré» siempre a mi mando, hizo la tercera tentativa de forzar el puerto de Gibraltar. Se habían evaluado y sopesado los inconvenientes surgidos en la anterior misión de octubre y se había tratado de obviarlos. El material de los medios de asalto se había perfeccionado y sometido a las más severas pruebas de funcionamiento; los operadores, mejor adiestrados. Para evitar que estos últimos, durante la larga navegación de transferimiento en el submarino, se resintiesen de los efectos de las desagradables condiciones ambientales, se había acordado llevarlos en avión a España, proporcionándoles documentos que no causasen sospecha a las autoridades españolas o a los que estuviesen interesados en controlar el movimiento de pasajeros. Desde el aeropuerto, con medios rápidos e independientes proporcionados por agentes de la Marina que trabajaban en España, debían ser embarcados en el petrolero «Fulgor» de bandera italiana, internado desde el princi-

pio de las hostilidades en el puerto de Cádiz. El «Sciré», pasado el estrecho y llegado al Atlántico, debía entrar de noche, a fin de pasar inadvertido por los españoles, en el puerto de Cádiz, atracarse al «Fulgor», embarcar a los operadores y hacer lo necesario a fin de encontrarse antes del alba fuera del puerto; después, procedente del Oeste, embocar el estrecho y tomar la bahía de Algeciras. La modalidad prevista para la salida de los operadores era análoga a la ya experimentada en la misión anterior, y que se demostró ser perfectamente apta a los objetivos requeridos.

Mientras nosotros trabajábamos, el enemigo no dormía. Sabíamos, y de ello teníamos pruebas concretas, que a consecuencia de las acciones repetidas de los medios de asalto italianos, los ingleses habían instituido una vasta organización con personal especializado, rica en medios y en buques, con el objetivo de impedir los ataques de la Décima y defenderse; en todas las bases del Mediterráneo se habían creado sendas secciones de defensas submarinas, una verdadera y propia «anti Décima Flotilla».

El 15 de mayo, el «Sciré» volvía por tercera vez a la derrota consabida. Parecía ya un buque que siguiera la línea regular entre La Spezia y Gibraltar con el transporte de los torpedos humanos.

La mar gruesa encontrada en las costas españolas provocó un retraso de 24 horas en la navegación de aproximación al estrecho. La travesía del Mediterráneo al Atlántico se realizó sin incidentes, en la medianería del estrecho y a profundidad de 60 metros, iniciando la inmersión a las 4 de la mañana a 6 millas de Punta Europea y saliendo a superficie más allá de Tarifa a las 23. En el alba del 23 estaba en las proximidades de Cádiz; me sumergí delante del puerto, posándome en el fondo en 40 metros; una jornada de reposo para todos.

Es difícil imaginar ambiente más propicio a conciliar el sueño que el interior de un submarino posado en el fondo:

al silencio característico de las inmersiones, se añade el cese de todos los ruidos de máquinas a bordo; uno se siente protegido de cualquier intrusión por el estrato de agua sobre cubierta; después de días y días de navegación, lo que lleva consigo una continua tensión nerviosa y física, y que cansa y ensordece por el ruido de la mar, del viento y de los motores, parece que uno se encuentra fuera de la guerra y aún fuera del mundo, dado que en el abismo no se recogen ni siquiera las ondas de la transmisión radiotelegráfica: se está absolutamente solo consigo mismo.

Me recuerda esto otra jornada pasada en el fondo, y también entonces frente a la costa española. Navidad de 1937, guerra de España, submarino legionario «Iride», aguas de Tarragona. Hacia medianoche, la dotación había preparado sin yo saberlo, un pintoresco árbol de Navidad, construido con los medios de a bordo (un mango de escoba, paja pintada de verde, bombillitas eléctricas de color); y un Nacimiento verdaderamente artístico con las figuras recortadas en la chapa de las latas de víveres secos y el Niño Jesús modelado en molla de pan.

Conmovido por la manifestación, el día de Navidad, suspendiendo por algunas horas las hostilidades, me llegué en inmersión muy cerca del puerto de Tarragona e hice desfilar a todos por el periscopio, apuntando a la catedral; terminada esta ceremonia... religiosa, dada la enhorabuena a los marineros y dedicado un pensamiento a la lejana familia, nos posamos en el fondo; con una increíble comida (preparada con la colaboración de casi toda la dotación, sin saberlo el comandante, a quien estaba reservada la sorpresa) y con un merecido descanso colectivo, celebramos así en paz la gran festividad.

Pero esto es divagar: el informe del comandante del «Sciré» no dice nada de esto, sino lo siguiente:

«23 de mayo, hora 06,00. Poso en el fondo a 40 metros en espera de la noche. Reunión de la dotación. Habla el

comandante para ilustrar el fin de la primera fase de la misión (transporte) e iniciar la segunda (ataque a Gibraltar). En consecuencia, descanso general.»

El «Sciré» emerge por la tarde y, cauto y silencioso, maniobra en el interior de la bahía de Cádiz, con el flujo del río Guadalete cuya corriente descendente, en contraste con la marea entrante, forma un juego extraño de pequeñas y violentas olas de espuma; pasa sin ser observado entre los buques fondeados (los hay, incluso ingleses) y reconocido el «Fulgor», un petrolero de 6000 toneladas, se le acerca, manteniéndose a flor de agua, a fin de disminuir la propia visibilidad. Fue cordialísimo el encuentro con los oficiales del buque, en particular con el capitán de máquinas Di Dio y con los operadores, llegados dos días antes sin haber dado lugar a la mínima sospecha acerca de su identidad y del objeto de su viaje.

He aquí los operadores: teniente de navío Decio Catalano (jefe de grupo) con el cabo segundo buzo Giannoni, teniente de navío Amadeo Vesco con el buzo Franchi, alférez de navío Licio Visintini con el cabo segundo buzo Magro. Reserva: teniente de máquinas Antonio Marceglia, cabo segundo buzo Shergat. Con ellos embarca en el «Sciré» el capitán médico de la Décima, Bruno Falcomatá, para asistir hasta el último momento a los operadores en la severa prueba que han de afrontar.

Un apretón de manos a los muchachos es suficiente para asegurarme de sus excelentes condiciones de forma; son felices con el magnífico viaje realizado y decididos al éxito.

Aprovecho las instalaciones del «Fulgor» para someter a la dotación a una saludable ducha caliente, «confort» que no consiente el «Sciré» y hago suministro de verdura fresca para romper la monotonía de los víveres secos, vitaminizar a la dotación y sobre todo a los operadores.

La ayuda del «Fulgor» fue muy placentera y agradable; no viene mal, en medio de una misión de guerra con submarinos, pasar una noche abandonado en una cómoda butaca de la cámara de oficiales, frescos, bien lavados y afeitados, discurriendo cordialmente de esto y aquello, saboreando el magnífico brandy de Jerez y fumando un aromático cigarro de La Habana.

Aprovecho la ocasión para ponerme al corriente acerca de la situación de los buques enemigos en el puerto de Gibraltar. Las informaciones me las proporciona un joven diplomático, entusiasta y puesto a disposición voluntariamente, apenas llegado de un reconocimiento personal, y por lo tanto preciso y al día. Al mismo tiempo los operadores repasan sus «torpedos humanos» haciendo una última y definitiva recorrida con los preciosos aparatos.

Antes del amanecer, acompañado de los mejores deseos de la dotación del «Fulgor», favorecido por la corriente del río, el «Sciré» desatraca y sale del puerto; a las primeras luces, fuera, se sumerge.

El 25 de mayo, después de escapar con inmersiones rápidas a los destructores de patrulla en el estrecho, el «Sciré» inicia la inmersión de aproximación que deberá llevarlo a la bahía de Algeciras. Con las consabidas normas de seguridad y prudencia (se trata de penetrar en las fauces del león sin que éste se dé cuenta) y a favor de la corriente entrante, procedo a navegar; pero encontrándome en retraso respecto a la tabla de marcha, a causa de los remolinos submarinos, decido suspender el intento y dejarlo para la noche próxima.

Salí del estrecho por Poniente y en el alba del 26 renuevo la prueba. Esta vez con éxito, y así, a las 22,30 que subo a la superficie para controlar la situación después de una jornada de navegación a ciegas, me encuentro en el interior de la bahía de Algeciras, exactamente a 2,5 millas a poniente del puerto de Gibraltar. La ciudad está allí, frente a nosotros, toda iluminada; la noche es ideal: mar en calma y viento cero, cielo cubierto y oscuridad profun-

da; los auspicios son óptimos, y quizá la oportunidad muy buena.

Prosigo en inmersión, adentrándome en la bahía hasta alcanzar el ya consabido punto de tomar fondo. En mi parte de operaciones se lee:

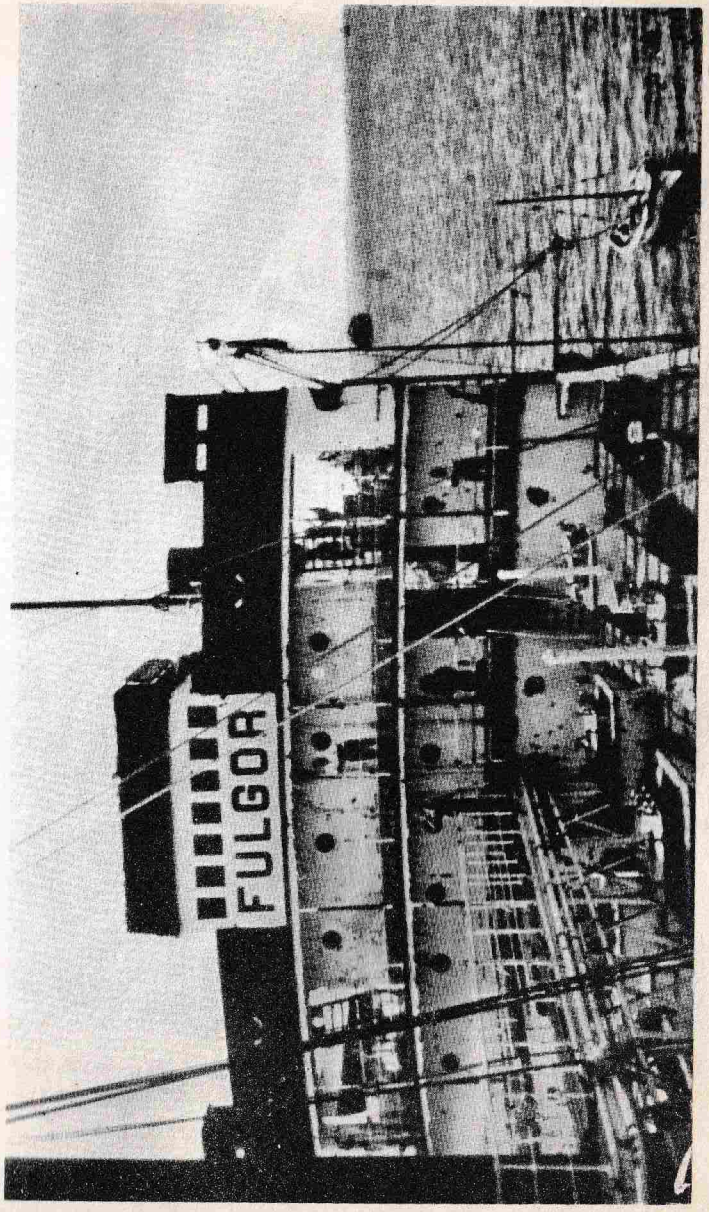
«23,20: en el punto establecido, en la desembocadura del río Guadarranque; poso en el fondo en 10 metros. Los operadores se preparan para la salida y se someten a los últimos cuidados por parte del médico de la expedición, capitán Falcomatá. Pero a las 23,30 Supermarina nos comunica que el puerto está vacío y que por la tarde salieron todos los buques; los operadores deben atacar los buques mercantes que se encuentran en la rada. Desilusión profunda —escribo en el informe—, pero ningún descorazonamiento. Doy las últimas órdenes; a las 23,58: emersión, salida de los operadores.»

Marceglia sustituye al buzo Franchi en la dotación de Vesco, por indisposición de Franchi.

El «Sciré», recuperados los hombres de reserva, emprende la lenta navegación submarina en alejamiento, con los consabidos cuidados, a fin de evitar una alarma que pondría en peligro la suerte de los pilotos, los cuales mientras tanto afrontan valerosamente su difícil aventura. El 31 de mayo, el «Sciré» llega sin inconvenientes a la base de La Spezia.

Sigamos ahora, según los relatos de sus partes, las misiones de las tres dotaciones a quienes di las órdenes, a falta de blancos en el interior del puerto, de atacar a los vapores fondeados en la rada; cometido bastante menos difícil y arriesgado, siendo más breve la navegación y evitándose la dificultad del paso de las obstrucciones y los peligros de los puestos de vigilancia sobre los muelles.

CATALANO, MARCEGLIA Y GIANNONI. — Recubierto de lanolina, habiendo tragado tres pastillas de simpatina



El buque cisterna *Fulgor* adaptado como apoyo de los submarinos, en la rada de Cádiz

Nadadores de asalto en ejercicios submarinos. Nótese el cuadrante fuertemente luminoso del reloj

y una cucharada de Dextropur, inyectado con cortisona, Catalano espera tranquilo la hora de salir.

A la llegada del telegrama de Supermarina, comenta:

«El dolor de no poder operar en el interior del puerto está compensado, sólo en parte, por la alegría de poder actuar finalmente, después de meses de preparación. La moral de mis compañeros de actuación es elevadísima. La salida tiene lugar en el orden por mí establecido, con los correspondientes adioses al personal del submarino. Teníamos todos la seguridad de salir bien... (1)

»Apenas extraído el aparato y hechas las recorridas, subo a superficie. Entro en contacto visual con la pareja Vesco y Visintini. Este remolca el SLC de Vesco porque el motor de este último no arrancaba... Dispongo que dicho SLC sea hundido en mucho fondo después de haber recuperado la cabeza que será llevada al SLC de Visintini; Marceglia vendrá conmigo, cual tercer hombre, y Vesco irá con Visintini. Empezamos a navegar hacia Levante. Cerca de las 01,40, a nuestro babor distinguimos un fanal de situación de fondeo muy alto sobre el nivel del mar, a una distancia de cerca de 600 metros. Ordeno la separación, destinando a Visintini los blancos hacia la Roca. Llega la separación entre intercambios de deseos de buena suerte... Me dirijo hacia el citado fanal. El objetivo se distingue mal sobre el fondo oscuro de la tierra; parece ser un vapor de mediano tonelaje. Me coloco entre el buque y Gibraltar; sobre el fondo de las luces de Algeciras compruebo que es una moderna motonave.»

Decidido el ataque, Catalano se coloca en la popa, habiendo decidido colocar la carga en la hélice. Mientras, en superficie, a caballo del aparato, y mientras se sostiene con las manos en el timón del buque, Marceglia y Giannoni pro-

(1) Del relato del teniente de navío Decio Catalano.

ceden a la separación de la cabeza cargada y a las operaciones para unirla al eje de la hélice.

«Durante este trabajo, inopinadamente Marceglia se debate en el agua respirando fuerte y apresuradamente, como si le faltase el aire. Siento que Giannoni le pregunta qué le pasa, respondiéndole Marceglia: "estoy bien". Creo que mi tercer operador se ha fatigado en exceso; lo llamo a mi lado y le digo que ocupe mi puesto mientras yo iré por la cabeza para evitar que choque contra el costado del buque. Marceglia sube a caballo en mi puesto... mientra yo sigo el trabajo de Giannoni, que en tanto se ha sumergido. Saco mi cabeza fuera del agua de vez en cuando; en uno de estos afloramiento noto que Marceglia está boca abajo, inmóvil, con la cabeza ligeramente vuelta hacia popa; me aproximo y lo encuentro con los brazos y piernas abiertos; no responde a mis llamadas.»

Catalano se lanza al socorro de Marceglia; en el momento de la confusión, el SLC abandonado por todos, se hunde rápidamente; en vano Giannoni se sumerge en su búsqueda; se ha perdido en mucho fondo. No hay nada que hacer.

Catalano y Giannoni se dirigen entonces a cuidar a Marceglia, desvanecido y peso muerto; le dan la vuelta, mientras que la corriente los aleja del buque.

«Hago dar oxígeno al saco de Marceglia para tenerlo bien a flote y comienzo a llamarlo de nuevo, mientras Giannoni, siguiendo mis órdenes, levanta y destruye mi autorespirador y el suyo. Mientras tanto hago lo mismo con el de Marceglia. Este está siempre inmóvil.

»Se han oído nuestras voces a bordo. En efecto, un marinero de guardia viene a la popa y, con una fuerte antorcha, escruta el mar en nuestra dirección sin que nos coja en su haz. Continuamos nadando hacia tierra sin preocuparnos por una búsqueda más minuciosa hecha por dicho marinero. Pasan todavía algunos minutos y Marceglia, a quien había dado bofetadas en el rostro, comienza con una

respiración muy fuerte, la cual reclama la atención del personal de a bordo por tercera vez... Marceglia comienza a recuperar el conocimiento y, después de haber devuelto abundantemente, mejora hasta poder nadar.

»A las 04,00, evitando una garita de centinela, tocamos tierra (en España); nos desnudamos y alcanzamos el punto de reunión.» (1)

El mareo repentino sufrido por Marceglia fue la causa indirecta de la pérdida del SLC de Catalano; fallaba así su ataque cuando, ya en contacto con la víctima seleccionada, el éxito parecía seguro.

VISINTINI, VESCO Y MAGRA. — Salida regular. Visintini se une a Vesco que tiene el aparato con avería grave; recibidas las órdenes de Catalano, que mientras tanto se ha unido a él a flote, toma a remolque la cabeza del SLC averiado, mientras éste es hundido. Embarcado Vesco como tercer hombre, inicia la navegación de aproximación a la zona de los vapores. La presencia en más de la cabeza cargada, por efecto de su masa metálica, hace inútil la brújula, lo que significa no poder mantener la derrota en inmersión. Pero dada la ubicación del blanco, lo que no obliga a sumergirse —rada abierta— y la iluminación de Gibraltar y Algeciras, lo que permite una óptima orientación, éste es un inconveniente de escasa importancia. Llegado a la zona de los buques que se le asignaron, Visintini aborda el primero, pero desiste inmediatamente de atacarlo al ver pintadas en sus costados dos grandes cruces blancas: buque hospital. Se aproxima a un segundo, pero lo descarta viendo escrito «Switzerland» en su amura; un tercero viene descartado porque es «de unas 1000 toneladas escasas y de silueta muy vieja. Me aproximo a un cuarto, y en seguida compruebo que se trata de una barcaza sin palos, transpor-

(1) Del relato del teniente de navío Decio Catalano.

tadora de nafta y de unas 600-800 toneladas. Descarto también este blanco y miro la hora; son las 02,20 y reflexiono que no tengo mucho más tiempo que perder en buscar; por eso decido atacar el casco hacia al cual me dirijo. La silueta externa me hace creer que el objetivo es un petrolero; después me resultó que era otro porta-nafta».

Atraca a popa y envía a su segundo hombre, Magro, para iniciar las operaciones de colocación de la cabeza del SLC en el buque, por medio de una piola.

«Habiendo pasado unos minutos y pensando que Magro pudiera necesitar ayuda, abandono mi puesto y siguiendo al cabo, lo alcanzo; lo llamo, pero no obtengo respuesta; noto que no agita las manos y me parece que hace un esfuerzo notable. Efectivamente siento que el cabo se ha tensado demasiado; entonces me precipito abajo y antes de alcanzar el aparato grito: "¡Amadeo, da aire, da aire!"

»Casi estoy en la cabeza cuando el cabo se afloja de golpe y, en el aparato, Vesco y yo iniciamos un descenso rapidísimo. El aparato cae de popa fuertemente. Trato de alcanzar el sillín del pilotaje, pero no lo consigo porque me veo obligado a darme oxígeno continuamente. El descenso continúa veloz; siento una fuerte presión transmitida al traje y, más tarde, una extraña sensación de bienestar, mientras pasan por mis ojos centellas rosas, amarillas y azules. La profundidad debe ser superior a los 30 metros y el descenso no para: comprendo con amargura que todo se ha perdido. Me doy cuenta de que el extraño bienestar está por transformarse en pérdida de conocimiento. Para lograr darme un movimiento ascensional debo dar todavía oxígeno y nadar con el máximo vigor posible. Finalmente alcanzo la superficie y me parecen interminables los segundos que se necesitan para ver flotar a Vesco.

»Al fin también asoma; me parece duramente afectado y le proporciono ayuda. Mientras tanto Magro, alarmado por nuestra ausencia, nos llama por la popa. Le digo que

se nos acerque y que mantenga el máximo silencio; nos liberamos de los autorespiradores y los fondeamos después de haber comprobado que nuestros trajes se mantienen inflados por medio del correspondiente pitorro.

»De Magro sé que había hecho firme el cabo con un cote a la limera del timón y que el cabo se había roto. De Vesco sé que había oído mi grito y que en vano había dado aire a la emersión.

»Establezco un sistema colectivo, muy provechoso, de nadar de espaldas con el fin de ir los tres juntos y bogar por turno.

»Nadamos desde las 02,40 hasta las 04,15, hora en que tocamos tierra en el punto establecido por la orden de operaciones.

»Señalo al cabo segundo buzo Giovanni Magro por el arrojo, atrevimiento y la gran capacidad profesional que particularmente ha demostrado en esta misión. Me alegraría que, como recompensa, se le conceda de nuevo operar con los SLC.»

Así termina el informe de Visintini. Por un extraño juego de suerte, un incidente fortuito, análogo al que había provocado el fallo del ataque de Catalano, también le había afectado a él; durante la ejecución de la maniobra para el ataque de la carga, el aparato se apesantó repentinamente y, rota la piola de retenida, había seguido la ley de la naturaleza, precipitándose con todo su peso y perdiéndose en los bajos fondos, a pesar de que Visintini y Vesco hubiesen intentado, con grave riesgo de sus vidas, detener la caída.

Así había fallado la operación en el aspecto ofensivo que se proponía: puerto vacío de buques de guerra; un SLC con avería completa desde la salida del submarino; los otros dos perdidos durante la fase del ataque, debido a la dificultad imprevista de deber operar, fuera del puerto, en los grandes fondos de la rada.

Por otro lado, la misión había servido de ejercicio real

para los operadores; se había comprobado el nuevo sistema de aproximación de los pilotos al objetivo, vía «Fulgor», movido por una organización de agentes italianos de la Marina de forma tan perfecta que la llegada y permanencia en España, y su subsiguiente recuperación en la costa, el inmediato traslado a Sevilla en automóvil y la salida para Italia en un avión de la LATI de los seis pilotos, había ocurrido sin dejar indicios ni levantar sospecha alguna entre los españoles y los ingleses, y no habiendo advertido estos últimos, en forma alguna, el peligro que corrieron la noche del 26 de mayo, permanecía íntegra la posibilidad de intentarlo de nuevo, cogiéndolos de sorpresa.

En fin, se había confirmado de nuevo que podía asignarse al «Sciré» y a su dotación, para realizar cualquier misión, por muy peligrosa bélicamente y muy difícil náuticamente que fuese.

Por su actuación, los seis pilotos fueron condecorados con la medalla de plata al valor militar.

EL GLORIOSO FRACASO DE MALTA. 25-26 DE JULIO DE 1941

Malta, constante amenaza para Italia. — La idea fija de Tesei. — El intento de mayo. — Se repite en junio: ¡amarga, terrible desilusión! — La petición de Tesei y la decisión de Moccagatta. — El plan definitivo. — La acción del 25-26 de julio. — Las dudas de Giobbe. — El sacrificio de Tesei y Carabelli. — El anonadamiento de los asaltantes. — «Bastaron pocos segundos para que nada más se moviese sobre la mar». — El secreto de los ingleses: el radar. — El juicio del gobernador de Malta sobre nuestros marineros. — El testamento espiritual de Tesei.

La idea de forzar el puerto de Malta, La Valetta, principal plaza fuerte naval inglesa en el Mediterráneo, cuya posesión por parte de extranjeros es una constante amenaza para Italia, nace en el lejano 1935, mientras se venía realizando el torpedo tripulado. Malta era el objetivo para el cual el arma se había proyectado y construido. Por motivos que en parte hemos narrado, no fue efectuado al principio de la guerra el empleo de la sorpresa fulminante y en masa; mientras tanto la evolución de los métodos de guerra había conducido a situaciones completamente diferentes a aquellas de 1935. Por la grave amenaza de los bombardeos aéreos debidos a la proximidad de los aerodromos de Sicilia (un cuarto de hora de vuelo), a la entrada de Italia en guerra, Malta perdió todo valor como sede permanente de escuadras navales, conservando en su lugar la función de

punto de apoyo para buques de tránsito y de base avanzada para unidades navales menores, adecuadas para la interceptación de nuestro tráfico naval con Africa. La flota de batalla inglesa fue dislocada, como la lógica lo aconsejaba, entre Alejandría y Gibraltar, entrambas tan lejos de Italia que nuestra ofensiva aérea sólo podía ocurrir después de un largo vuelo, sin la protección de la caza y con la posibilidad para el enemigo de una prealarma apropiada. Alejandría y Gibraltar habían llegado a ser, por lo tanto, los principales objetivos de los ataques de la Décima Flotilla MAS.

Pero el victorioso éxito de la empresa de Suda había hecho tener de nuevo en consideración el primitivo proyecto contra Malta. Sostenedor muy convencido era Tesei: en su concepción de utilización, el torpedo pilotado debía considerarse casi más bien un arma moral que un arma destinada a infligir daños al enemigo.

«Todo el mundo debe saber —solía decir—, que son italianos los que se aproximan a Malta en la forma más temeraria. Si hundimos o no algún buque, no tiene importancia; lo que cuenta es que seamos capaces de explotar con nuestro aparato bajo la mirada enemiga: de esa forma habremos indicado a nuestros hijos y a las generaciones futuras el precio del sacrificio por los propios ideales y el camino por el que se ha de llegar al éxito.»

El plan de la entera operación se sometió a estudio, bajo indicación del almirante De Courten, el 25 de abril de 1941. El comandante Moccagatta, que se dedicó a la empresa con la decisión y combatividad propias de su generosa naturaleza, tuvo en Roma varios coloquios con las autoridades relacionadas con la conducción de las operaciones; pero los jefes responsables no se mostraron, al menos al principio, muy favorables que digamos. Escribe Moccagatta en su Diario, con fecha 10 de mayo: «Hoy se ha preparado el pro-memoria para la expedición contra Malta; pero esta tarde me ha parecido que Su Excelencia Campioni (subjefe de Estado Mayor) no quedó muy convencido de la oportunidad de la operación. Mañana tendremos la respuesta, pero es un continuo sufrimiento...»

Y el 22 de mayo: «El 20 por la mañana me recibió el subsecretario, pero no ha dado el sí a la operación de Malta. Como quiera que yo propusiese que, antes de realizar la auténtica operación, se debía hacer un intento con dos MAS frente a Malta, el subsecretario ha dicho de hacer dos y luego volver a actuar. Si en conciencia podía decirle que la operación era posible, él se habría reservado de dar la orden definitiva... Aquí (en Augusta) la gente está llena de entusiasmo y quisiera actuar a toda costa. Pero todo ha de hacerse con juicio, y la preparación debe ser seguida en todos sus particulares.»

Malta es una isla que en la mayor parte de su perímetro es de difícil acceso: altas costas sobre el mar y paredes cortadas a pico; sólo un gran puerto, La Valetta, fondeadero ideal y natural, perfeccionado por obra del ingenio humano. Es como un recorte invadido por el mar en el interior de la isla: calas, diques, brazos de agua, se suceden durante varios kilómetros a los dos lados de una península central, sobre la cual está construida la ciudad y que divide las aguas en dos diversos claros: el gran puerto y la bahía de Marsa Muscetto.

Los accesos desde el mar a La Valetta no son fácilmente distinguibles de noche, siendo ocultados por grandes costas rocosas que, vistas a lo lejos, se superponen unas a las otras. Hay que añadir a estas dificultades naturales las debidas a las sabias preparaciones del arte militar defensivo, acumulados en los siglos por las generaciones de guerreros que hicieron de esta isla su morada, y perfeccionada en tiempos recientes por la experiencia de la guerra en curso: obstrucciones de red múltiples, redes de avistamiento con radar y aparatos hidrófonos, puestos de armas ligeras a ti-

ros cruzados y rapidísimos, sobre los pasos obligados de la entrada.

Las informaciones que se tenían sobre el estado actual de las defensas de la isla, eran muy superficiales; prácticamente sólo aquellas que podían deducirse del examen de las fotografías aéreas. ¡En Malta, increíblemente, pero cierto, no teníamos ningún agente que proporcionase noticias! Particularmente se ignoraba qué medios de defensa habían instalado los ingleses, sugeridos por la experiencia de los primeros intentos de los valerosos componentes de la Décima Flotilla MAS en Gibraltar en octubre del 40, y en Suda en marzo del 41.

Una flotilla de lanchitas explosivas viene destinada a Augusta; la preparación de hombres y medios viene perfeccionada; para el novilunio de mayo están listas para la acción.

Se realizan las exploraciones preliminares con objeto de comprobar la posibilidad de aproximarse inadvertidamente a la isla y deducir el grado de vigilancia de los defensores, así como de constatar las condiciones de visibilidad para el reconocimiento de las costas y la entrada al puerto de La Valetta; todos, elementos indispensables para poder intentar tan arriesgado ataque.

Así lo refiere Moccagatta que, con una sección de MAS, participa personalmente al reconocimiento:

Augusta 25 de mayo: «Salimos al mar. Después de cabo Passero, el mal tiempo me ha obligado a reducir la velocidad de 30 a 18 nudos. Así llego al punto preestablecido, a 4 millas de La Valetta, con casi dos horas de retraso. Noche oscura, de guerra; permanezco en acecho durante casi dos horas, sin avistar nada interesante: algún relámpago de proyector y un avión inglés que tornaba a tierra, eso es todo. A las 07,30 estaba en el puerto de Augusta. Estoy muy satisfecho de los dos comandantes de la MAS; también los motores y los cascos han marchado muy bien.»

28 de mayo. «Esta noche he salido con los dos MAS y nuevamente he permanecido en acecho frente a La Valetta; noche oscura, neblina y mar larga. Nada a la vista. Sólo entre las 03,30 y 04,30, tres bombardeos aéreos de los cuales sólo el último ha iluminado verdaderamente toda la zona durante algunos segundos.»

Pero el 30 de mayo escribe: «Esta mañana el almirante De Courten me ha telefoneado que, dados los pocos blancos existentes en el puerto de Malta, Supermarina no cree oportuno operar. También esta luna se nos ha ido.»

A fines de junio, en el nuevo período de luna favorable, la expedición entera se reúne en Augusta: se vuelve a comenzar. Moccagatta, en su estilo lapidario, describe así la nueva intentona:

«Augusta, 23 de junio de 1941. He llegado a esta ciudad después de haber permanecido dos días en Roma. Tengo en el bolsillo la orden ejecutiva de la misión de Malta. Quizá sea ésta la vez: el 27, o lo más tardar el 28, será el día de la acción.

»24 de junio. Esta mañana a las 4, prueba definitiva del forzamiento con los MT. A las 6, prueba general del remolque en el mar.

»26 de junio. Esta noche, reconocimiento frente a Malta; reconocimiento utilísimo, porque a la luz de más de 30 proyectores encendidos para el ataque aéreo se ha podido observar de cerca la costa. He llegado a menos de 3000 metros de distancia y podían verse las casas. Los operadores que he llevado conmigo para el reconocimiento de la costa, han regresado satisfechos. Mañana por la noche se trabaja.

»29 de junio. Anoche salí de Augusta con toda la expedición para actuar contra Malta, pero con mar contraria (viento fresco del SE) que atormenta a las MT, las cuales comienzan a acusar averías que me hacen perder tiem-

po. Después se hunde un MT; insisto en proseguir en la derrota, pero después de reportar otras dos averías, invierto marcha y regreso a Augusta. Ha ido mal: mañana se repite. Mi voluntad está decidida...

»30 de junio. ¡Amarga, terrible desilusión! A las 15,00 estaba en el mar con toda la expedición; motores auxiliares, velocidad 6 nudos, marejadilla del SE. Parece que se desarrolló bien la navegación, pero a las 16 debo parar a todos porque un MT a remolque de un MAS está haciendo agua y corre peligro de hundirse. Dándome cuenta del hecho, no quiero perder tiempo y tomo a remolque de mi MAS el otro MT de aquel MAS, el cual envío a Augusta de regreso con el MT que se está hundiendo. Sigo la derrota; tanto avante con el cabo Muro di Porco, refresca el viento del SE; estoy seguro de que todos los componentes no creen posible continuar. Pero yo estoy convencido de que aquel viento debe caer a la puesta del sol y prosigo inexorablemente hasta las 20,00. Al fin tengo razón, y a las 20,10, tanto avante con cabo Passero, en calma de mar y viento, paro toda la expedición y hago comprobar los MT, secar el agua y probar los motores. Nunca he creído en la desgracia, pero ahora tengo el 99 por ciento de razones para creerlo; cuando todos los MT están en orden y *todos* han probado los motores con regularidad, a las 21,00 voy en demanda de Malta. Mar y viento en calma. Estoy convencido del éxito. Pero al momento de partir, un MT pierde el remolque y no es capaz de arrancar el motor para alcanzar su MAS; envío a bordo los mejores técnicos, perdiendo una hora sin lograr que el motor logre arrancar. Me desagrada porque es el MT destinado a desfondar las obstrucciones; pero a las 22,00 decido proseguir y no utilizar aquel MT. Giobbe me expresa su parecer totalmente contrario. Después de 5 minutos de navegación, un MAS se para por avería; pierdo así otros 20 minutos. En este momento cedo; los MT habrían llegado a Malta en hora demasiado avanzada, es decir, al alba, sin ninguna posibilidad de atacar por sorpresa. Invierto la derrota y me dirijo a Augusta: dos horas y media sin ningún inconveniente; a la una y media de la madrugada entro en puerto. Suceso cómico: un piloto, que se había dormido en su lanchita, no se dio cuenta de que habíamos invertido el rumbo y, cuando habíamos parado, vista la proximidad a tierra, se preparó para el ataque, creyendo que estábamos frente a Malta. Era el buen Carabelli, aspirante a ingeniero de armas navales, magnífico piloto en todos los aspectos.»

Así fallaba el segundo intento contra Malta. Una vez más, la tenacidad y la voluntad de los hombres no eran suficientes para vencer las dificultades surgidas en la realización de esta empresa. Pero no debemos rendirnos a la suerte adversa.

Con tenaz constancia, la operación fue pospuesta a la luna favorable de julio.

Estos aplazamientos sucesivos debidos a causas que, con las palabras de Moccagatta, hemos narrado anteriormente, tuvieron consecuencias muy graves.

Efectivamente, mientras las órdenes de operaciones precedentes preveían el solo empleo de las lanchitas, el retraso de otro mes dio la razón a la tesis de Tesei. De perfecto acuerdo con las ideas por él expresadas, sostenía que en el ataque a Malta debían participar también los torpedos tripulados y, con éstos él, naturalmente.

La idea de emplear en conjunción y apoyo una y otras armas, de características y de utilización tan diferentes, era, en línea puramente técnica, sumamente azarosa; la generosa obstinación con que se debatía Tesei a fin de tomar parte él mismo en la operación, era simplemente una forma sublime de suicidio patriótico.

Conociendo a Tesei, sus ideas, su fuerza de carácter, aquello que significaba para él morir en el curso de una

operación y, por demás en Malta, cosa que consideraba como un deber, he llegado a la conclusión de que la insistencia de Tesei en querer operar en la operación «Malta», fuese debida a una firme determinación tomada por él: no dejar perder la ocasión para realizar su intento de salir por los aires con el torpedo humano contra las obstrucciones enemigas. Ya en sus anteriores actividades bélicas, Tesei había hecho más de cuanto humanamente es posible esperar de un hombre. Operador en la primera operación contra Alejandría, se había prodigado sin descanso durante 20 horas en el intento de salvar a los supervivientes del submarino «Iride», prisioneros en el fondo del mar, en la cárcel de acero. Ulteriormente había lesionado su corazón el esfuerzo realizado, ya algo atacado en los muchos años de prueba y adiestramiento con el respirador submarino. Había participado voluntariamente en la segunda misión del «Sciré» contra Gibraltar: al regreso a la base después de este esfuerzo, realizado con generoso descuido de sus propias condiciones físicas, había sido declarado, a continuación de la visita médica del buen Falcomatá «no idóneo para bucear durante seis meses, debido a grave vicio cardíaco». A pesar de ello, conociendo perfectamente las consecuencias que se derivarían de la transgresión a la orden médica, llamado a Taranto por su competencia técnica como oficial de máquinas y como buceador en ocasión del torpedeamiento del acorazado «Cavour», se prodigó incesantemente durante días y días proporcionando, con numerosas y prolongadas inspecciones submarinas al buque, elementos utilísimos que contribuyeron a impedir su pérdida y a permitir su recuperación. Tales esfuerzos físicos, excepcionales para cualquier persona normalmente sana, provocaron un inevitable agravamiento de las condiciones de su corazón y de su salud en general, que no permitieron dejar muchas ilusiones acerca de su posibilidad de participar activamente, en el porvenir, en la utilización de los medios de

asalto. Había hecho oferta de sí mismo poco a poco, en vez de hacerlo en un momento sublime y fatal como había sido su sueño, pedía ahora extinguir la llama residua de vida en un generoso cometido, sacrificándose a favor de sus compañeros en el intento de lograr su gran victoria. Esta fue la meditada y consciente decisión de Teseo Tesei. Sus propósitos eran animados de tan ardiente pasión, que logró vencer las negativas y las dudas, muy humanas, de Moccagatta, haciendo posible que se aceptase su oferta.

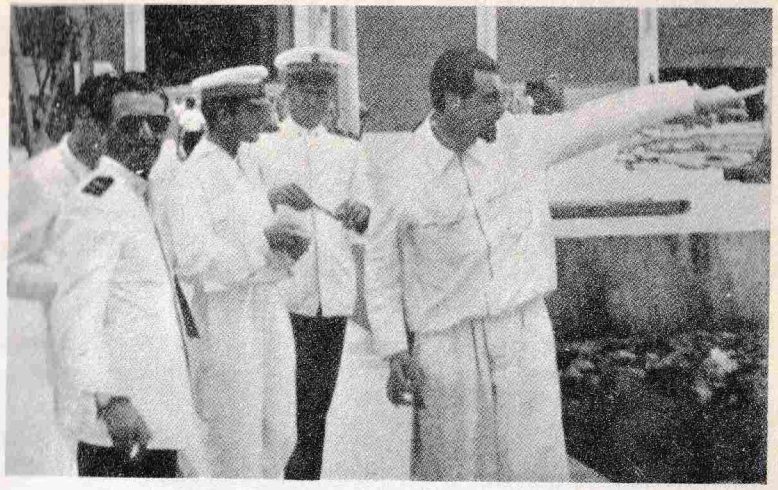
El plan de operaciones asume un nuevo, complejo y más amplio aspecto.

Son dos las vías de posible acceso al puerto de La Valetta: la entrada principal con cuatro órdenes de obstrucciones, y un pequeño paso bajo el viaducto que une el muelle de San Telmo con tierra firme. Es un puente metálico soportado por tres pilones, suficientemente elevado sobre el mar para permitir el paso de pequeñas embarcaciones; ahora, en guerra, con objeto de impedir cualquier acceso, pendía del puente una red metálica anti-torpedos que, bajo el agua, se prolongaba posiblemente hasta el fondo. En la hipótesis, que quizá no responda a la realidad plenamente, pero que es lógica (téngase presente que faltaban informaciones seguras), de que la entrada principal estuviese perfectamente guarnecida de «vedettes», centinelas, medios de escucha, obstrucciones y otros artificios, a fin de hacerla prácticamente inexpugnable, se decidió que el puerto se forzaría a través del paso secundario, es decir, bajo el puente. Debido a las experiencias precedentes se abandonó el sistema de aproximar las lanchitas a Malta remolcadas por MAS, y causa de muchos inconvenientes. Para este objeto se utilizó el aviso rápido «Diana», antes buque de recreo del Duce y que éste puso a la disposición de la Marina para operaciones bélicas. Estaba previsto que el «Diana» se colocase próximo a la isla, con las lanchitas explosivas a bordo y remolcando una lancha especial, la MTL, que tenía la

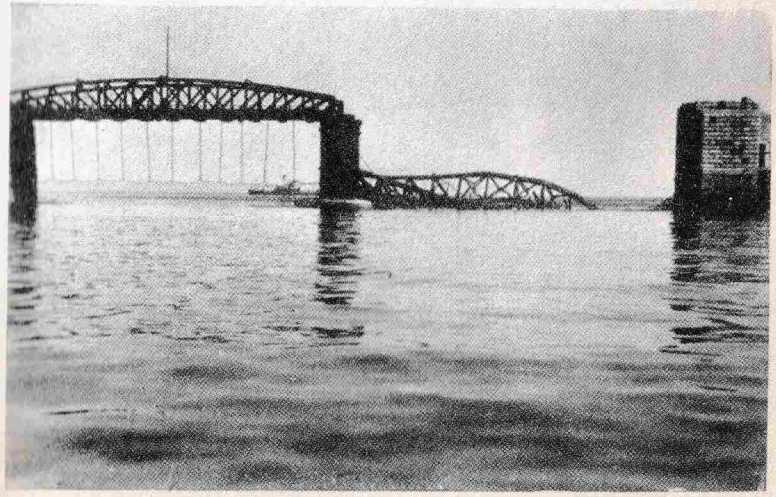
misión de llevar dos torpedos tripulados hasta una pequeñísima distancia del puerto, ahorrando así a los operadores la fatiga y el peligro de la navegación de aproximación y la dificultad del reconocimiento de la costa (agravada por el limitado horizonte de la cabeza que apenas emerge del mar). (Ver plano de la página 130.)

Uno de los SLC debía dirigirse al puente; llegado a contacto de la red contratorpedos que pendía, unir la carga a la red y hacerla explotar. Así se produciría en la red un vano a través del cual las lanchitas, que mientras tanto debían desembarcar del «Diana» y dirigirse silenciosamente hacia las proximidades, podrían penetrar a través de él. Una vez en el interior del puerto, los operadores se lanzarían a todo motor al ataque de los buques enemigos. El otro SLC debía introducirse al mismo tiempo en la rada adyacente de Marsa Muscetto, sede de la base de submarinos, realizando el ataque de la carga bajo la carena de uno de los submarinos, con la esperanza de hundir más de uno ya que, según la costumbre inglesa, estaban atracados uno al lado del otro. Terminado el ataque, las dos dotaciones de torpedos tripulados debían regresar en los MAS. Como se ve, la operación así concebida era compleja; requería, además de una extrema sangre fría y decisión por parte de los operadores (y sobre sus dotes no existía la menor duda), la perfecta sincronización de varios elementos concurrentes a una única meta, lo que siempre es sumamente difícil de lograr, especialmente de noche, en la mar y en guerra, ya que existen causas naturales, humanas, bélicas y fortuitas que, creando lo imprevisible, pueden hacer fallar el plan mejor elaborado.

Valiéndonos de las notas dejadas por Moccagatta, que era el jefe de toda la expedición, sigamos el desarrollo de la misma; en su estilo militar, hace revivir los días de trabajo entre los pilotos, participando en sus esperanzas, en sus dudas y en su magnífica tenacidad, voluntad y decisión.



En la flotilla MAS de Augusta, antes de la partida hacia Malta. En el centro el comandante Moccagatta



El viaducto de San Telmo destruido por la explosión de la lancha de Carabelli. Bajo el arco de la izquierda se perciben las redes protectoras

Tesco Tesei

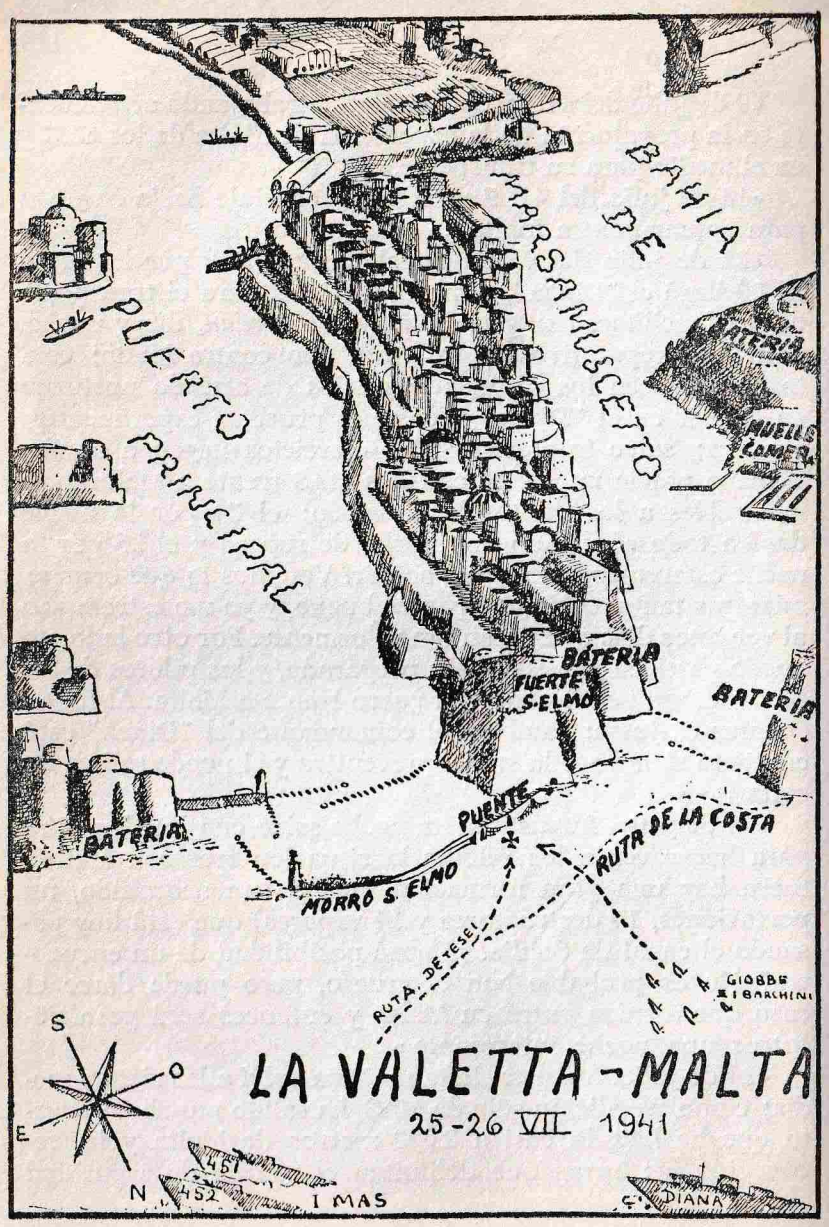
«9 de julio del 41. La Spezia. Estoy trabajando activamente en la preparación de la expedición de Malta de los SLC y en el medio para su transporte.»

«18 de julio del 41. Roma. Estoy en viaje hacia Augusta para actuar contra Malta...»

«22 de julio del 41. Augusta. Llegué el 19 por la tarde. El 20 llegó el "Diana", a mi disposición, para el transporte de las lanchitas. Estoy trabajando *de verdad*, día y noche, para los preparativos de la expedición contra Malta; esta tarde se hacen los últimos ejercicios de arriado nocturno en la mar en el "Diana" y después pruebas, experimentos, etcétera; salvo imprevistos, los ejercicios llegan a su fin. Mañana por la noche iré con dos MAS frente a Malta para mostrarles a los pilotos la situación; el 24 por la noche daré a todo el mundo una noche de reposo y el 25 por la noche estaremos listos para actuar. Veremos lo que ocurre; mientras tanto, el tiempo parece bueno, y yo me estremezco al ver estos días que pasan tan velozmente. Por otro lado, no puedo partir si no estoy bien preparado, y los pilotos de los SLC me han pedido hacer el paseo frente a Malta. Al fin de cuentas es justo; también el comandante del "Diana" está contento si se hace la salida preventiva y si puede salir a escoltarme.»

«23 de julio. Augusta. Esta noche salgo con los dos MAS para hacer ver a los pilotos la situación frente a Malta: fuera hay una gran formación inglesa (un acorazado, un portaviones, 14 destructores y 14 vapores) que está hoy pasando el canal de Sicilia. ¿Habrá posibilidad de un encuentro? No es probable con el grueso, pero puede darse el caso que alguien entre en Malta y entonces será para nosotros una noche interesante.»

«24 de julio. Augusta. Esta mañana volví a las siete y media; como expedición sólo de MAS, ha salido muy bien puesto que he llegado casi a 2.000 metros de Malta y he reconocido las boyas que delimitan el rumbo de seguridad



de la entrada... Pero en lo que se refiere a la expedición con las lanchitas, he regresado descorazonado; la costa de Malta es dificilísima de reconocer en la oscuridad; existe siempre una notable corriente hacia el Este y, por lo tanto, la situación estimada de partida es siempre fuente de error. Debe añadirse además que deben haberme oído y que consecuentemente han encendido cuatro grandes proyectores... ¿Qué pueden hacer por lo tanto las MTS? ¿Esperar el día? Quizás estas incertidumbres mías sean debidas al excesivo cansancio, pero esta noche descanso y mañana, si el tiempo es bueno, intentaré la expedición.»

«25 de julio. Augusta. Giobbe, durante todo el día de ayer, me ha asaltado con dudas e incertidumbres; en fin de cuentas no es equivocado plantearse todas las dificultades y, en consecuencia, ayer lo he escuchado atentamente y estuve dispuesto a modificar aquello que eventualmente podía aparecer necesario modificar. Esta mañana, apenas me ha encontrado, Giobbe ha comenzado a decirme nuevamente que él tenía dudas atroces acerca del éxito de la operación. Le he contestado que yo no tenía duda alguna, que me atendría exactamente a la orden de operaciones redactada dos días antes y que envié a Roma, y que él se apresurase a preparar las normas de detalle.» (1)

Estas son las últimas palabras del Diario. Moccagatta, siempre presente entre sus hombres que operan en la mar, en la gloriosa acción mantuvo su puesto de mando a la cabeza de la patrulla de los valientes que no habrían de volver.

Al mando del capitán de fragata Moccagatta, la expedición dejaba la base de Augusta a la puesta de sol del 25 de julio. Tomaban parte el aviso «Diana» (capitán de fragata Di Muro) que llevaba a bordo nueve MT, a remolque, la lancha a motor especial para el transporte de los torpedos

(1) Del Diario de Guerra del comandante Moccagatta.

tripulados, la MLT (contramaestre Paratore); los MAS 451 y 452 (teniente de navío Parodi, jefe de la sección y alférez de navío Sciolette) en los cuales había embarcado Moccagatta y que, a su vez, remolcaban una lancha torpedera, en cuya embarcación el capitán de corbeta Giobbe tenía el cometido de guiar los MT hasta la embocadura del puerto y de recuperar, a continuación, los supervivientes.

Las dotaciones de los SLC eran el comandante Teseo Tesei con el cabo segundo Pedrettti, destinados a hacer saltar las obstrucciones bajo el puente, y el alférez de navío Costa con el cabo Barla cuyo objetivo eran los submarinos de Marsa Muscetto. Por lo tanto, iba en la expedición la sección completa de superficie de la Décima Flotilla MAS: también el capitán médico Falcomatá había querido participar en la operación, embarcando en un MAS.

La mar y el tiempo eran favorables: noche sin luna, mar calma y viento ausente. Los buques de un convoy inglés proveniente de Gibraltar, que en aquellos días transitaba por el canal de Sicilia, habían entrado en Malta: por fin al tercer intento se realizaban las mejores condiciones para el éxito de la empresa.

La navegación de aproximación se hace regularmente. Alcanzado un punto a unas 20 millas del puerto de Malta, el «Diana» arría en la mar los nueve MT. Uno de ellos que no logra arrancar es hundido en seguida: su piloto, cabo segundo Montanari, embarca en uno de los MAS de escolta. Los ocho restantes, en línea de fila, a las órdenes de Giobbe y escoltados por dos MAS, se mueven a pequeña velocidad en demanda del puente de San Telmo. Al mismo tiempo, el aproximador de los torpedos humanos también viene remolcado hasta la proximidad de su objetivo. Luego que el «Diana», ultimada su misión, hace rumbo a regresar, los MAS, lanchitas y aproximadores, se dirigieron a dos millas del puerto. Mientras los MAS se paran, el MLT en el cual han embarcado las dotaciones de Tesei y Costa, sirviéndose en

la fase final de su motor eléctrico, se dirije a unos 1.000 metros del puente de San Telmo. El reconocimiento de la costa sucede normalmente, si bien el concurso pedido a la aviación había tenido un desarrollo parcial, e impreciso. Para facilitar la llegada a tierra y distraer la atención de los defensores, se había concordado con la aviación la realización de tres bombardeos: uno ligero para orientación sobre La Valetta a las 01,45; un segundo sobre el mismo objetivo, a las 02,30, más intenso; y el tercero de distracción, más intenso todavía, a las 04,30 (hora prevista para la acción) no sobre la costa sino sobre el aeródromo de Mikabba en el interior de la isla. El primero no se realizó; el segundo a las 02,45 con un solo avión y el tercero a las 04,20 con dos aviones.

A las tres, al llegar a breve distancia del puente, Tesei y Costa bajaron a la mar. El aparato de Costa acusa irregularidad de funcionamiento: él y Tesei lo reparan lo mejor que pueden. A las 03,45 Tesei se despide de Costa. Estos observan que llevan una hora de retraso según la marcha prevista, lo que no deja tiempo suficiente a Tesei para alejarse de la zona sujeta a los efectos de la explosión después de haber puesto en marcha la espoleta de la cabeza cargada de explosivo; si a su vez hubiese alargado el tiempo de la espoleta, a fin de permitirle retornar a la MAS que estaría esperándole a 2.000 metros del puente, la explosión hubiera tenido lugar a hora demasiado avanzada para que las lanchitas pudiesen aprovecharse de las horas de oscuridad para forzar el hueco. A éstas sensatas observaciones, Tesei responde textualmente: «Presumo que no tendré tiempo más que para llevar a la red mi SLC. A las 04,30 la red debe saltar y saltará. Si es tarde, pondré la espoleta al minuto» (1).

(1) Del relato del teniente de navío Costa, redactado a su regreso del cautiverio.

Propósito más estoico no podía expresarse en palabras más simples.

Tesei, con Pedretti, cabalgando en su torpedo humano, se dirigen a la obstrucción que pende del puente y que debían hacer saltar; mientras Costa, con el aparato en malas condiciones, hace rumbo hacia la embocadura de Marsa Muscetto.

Mientras tanto Giobbe, con sus MTS, en las que habían embarcado también los cabos segundos Costantini y Zocchi, puesto a la cabeza de la formación de las MT realiza a pequeña velocidad, para no levantar sospechas, la navegación hasta llegar a la vista del puente. Se para y Giobbe reúne en torno a sí los medios, los cuenta, indica a los pilotos el perfil oscuro que se entrevee en la oscuridad de la noche. Comienza la espera; ocho embarcaciones con los motores parados, ocho corazones que baten regularmente listos para lanzarse más allá del obstáculo, sombras negras en la noche, casi centauros marinos, con los ojos fijos al puente bajo el cual debían pasar, el oído atento, esperando escuchar la explosión de la carga de Tesei, que pronto será para ellos la señal de partida.

Sombras negras que son hombres y tienen un nombre: Frassetto, Carabelli, Bosio, Zaniboni, Pedrini, Follieri, Marchisio y Capriotti.

Sobre los frágiles cascos, los marineros italianos están a pocos centenares de metros de La Veletta, en presencia de la pavorosa isla erizada de cañones y defensores; en silencio absoluto, están en espera del acontecimiento que señalará el comienzo de la carrera que los conducirá a la victoria o, quizá, debido al más leve incidente (el avistamiento, la sorpresa de una embarcación de vigilancia, un proyector que se enciende) al aniquilamiento.

Pasa el tiempo y la espera se prolonga. Empieza a palidecer la oscuridad de la noche por Oriente: dentro de poquísimo tiempo podrán ser descubiertos: el dominio de los

propios reflejos aprendido en meses de adiestramiento, alcanza la perfección en estos jóvenes; es la voluntad que triunfa sobre la materia y sus impulsos, y también, en lo natural, el espíritu de conservación. Están en torno a Giobbe, su comandante, y a la incierta luz ven su conocido perfil: de él esperan la orden decisiva.

Pero Giobbe desde hace algunos minutos no habla más: está absorto y casi inmerso en una cólera: debe decidir ya. Cada minuto que pasa puede ser fatal al éxito de la misión y a la vida de sus muchachos: si lanza las lanchitas explosivas sobre la red intacta, la explosión matará a Tesei y Pedretti que probablemente se encuentran bajo el agua en las proximidades; si todavía espera, arriesga el hacer fracasar la misión por la llegada del alba. Pero, finalmente, a las 04,30 las lanchitas advierten una sacudida producida por una explosión submarina. Tesei y Pedretti han realizado su cometido.

Le ha llegado la hora a Giobbe para dar la salida a sus muchachos, pero todavía duda. ¿Se habrá abierto el hueco? En la duda debe hacerse explotar una lanchita. ¿Y si Tesei y Pedretti se encontrasen allí todavía, por algún motivo, qué ocurriría? La explosión los aniquilaría sin duda. No es Giorgio Giobbe hombre de carne y hueso, con corazón y sentimientos humanos quien debe decidir, sino el comandante de los medios de superficie de la Décima Flotilla MAS; él se encuentra a la cabeza de un manojo de hombres ardientes que se le han confiado con un solo objetivo: conseguir el éxito. Y si todavía duda..., el alba y la defensa inglesa le sorprenderán allí, en la espera: sería el fracaso de la misión y el aniquilamiento de sus hombres.

«Muchachos, atención —se oye la voz fría y enérgica de Giobbe romper el silencio de la espera—, en marcha: Frassetto a la cabeza, después Carabelli, se lanzarán; si todavía está cerrado el paso de la obstrucción, lo haréis saltar con la lanchita; los otros seis, Bosio a la cabeza, a algunos se-

gundos de distancia, os enfilaréis bajo el puente. Y recordad la consigna: para que uno llegue al puerto, todos si es necesario, debéis sacrificaros para abrir el paso. En la boca del lobo. ¡Ya! »

Se ha tomado la decisión; al fin han desfogado la tensión, vaga pero advertida; el ansia, la impaciencia, el deseo reprimido desde hace tiempo; después de un momento de silencio absoluto, las ocho lanchitas, dos más en cabeza, y las otras a alguna distancia, lanzadas a su régimen máximo, surcan con su roda la mar tranquila. Frassetto y Carabelli apuntan a la obstrucción; el primero se lanza a la mar a 80 metros del puente, pero no advierte ninguna explosión; Carabelli, brulote humano enraizado al casco que lleva el tremendo poder de explosión, se dirije voluntariamente a la máxima velocidad hacia el propio aniquilamiento. Poquísimos segundos y un terrible bramido rompe el aire: la lanchita explota al choque, mientras el piloto encuentra muerte instantánea. ¡Fatalidad de la suerte! La explosión de la lanchita de Carabelli provoca la caída de un pilón de sostén del puente alto; precipita la traviesa metálica obstruyendo completamente y de manera intransitable el paso de la entrada. Y, al mismo tiempo que el fragor de tanta destrucción, por todas partes se abre el fuego de las ametralladoras, mientras innumerables proyectores iluminan y escudriñan la mar en busca de atacantes. La escena es apocalíptica. En el frío rayo de los proyectores que buscan, se vislumbran las seis lanchitas guiadas por Bosio que, a todo motor, entre bigotes de espuma blanca, se dirigen al puente; deslumbrados, no pueden ver que el paso está totalmente obstruido por la amplia viga de la estructura metálica caída.

Una después de otra, las seis lanchitas, iluminadas como si fuese de día, son detenidas por las ráfagas de ametralladora cuyos disparos las alcanzan con tiro raso y cruzado. Fue cuestión de poquísimo: al fragor de las explosiones y

los disparos, siguió un trágico silencio. «Bastaron pocos segundos —escriben los ingleses—, para que nada más se moviese sobre la mar.» E inmediatamente después, aparatos de caza, levantados instantáneamente de los campos de aviación, rastrillaban la mar, ametrallando embarcaciones y hombres impotentes a toda reacción, a pocos metros del muelle de San Telmo, Bosio fue muerto; Frassetto, que se encontraba en el agua en el momento de la explosión de la lanchita de Carabelli, gravemente herido; también fueron alcanzados por los disparos enemigos Capriotti y Marchisio. Todos los supervivientes, incluso Follieri y Zaniboni, fueron recogidos más tarde en la mar y hechos prisioneros por los ingleses.

Pero apenas había despuntado el alba trágica; otras desventuras debían abatirse y mucha sangre debía correr todavía.

Mientras, Costa no había logrado penetrar en el interior de Marsa Muscetto por avería en el aparato y por la alarma en la plaza fuerte, fallaba el ataque a los submarinos y era capturado por los ingleses junto a Barla. Giobbe, que había asistido a poca distancia al drama de la patrulla de asalto, restablecido silencio y cesadas las explosiones, retornaba a las MAS.

Estas, no viendo regresar a nadie después de la larga espera, habían hecho rumbo al Norte a poca velocidad. Giobbe las alcanzó después de navegar cerca de un cuarto de hora; su MTS fue tomado a remolque por la MAS 452 a la que trasbordó para referir a Moccagatta lo sucedido. Las dos MAS, a la máxima velocidad que permitía el remolque, se dirigieron a regresar a puerto. Pero cerca de una hora después, ya de día, fueron sorprendidos por la aviación de caza de Malta, toda en vuelo para rechazar el ataque. Las unidades fueron segadas por ráfagas de ametralladora; en la 452, a la primera descarga, cayeron Moccagatta, Giobbe, Falcomatá, el piloto Montanari y la dotación del medio

de Giobbe, Costantini y Zocchi; sucesivamente, el comandante Parodi y un marinero; los otros once lograron salvarse sobre la MTS (de Giobbe) con la cual alcanzaron después el «Diana», ya muy avanzado en la derrota de regreso.

En el otro MAS, el 451, rápidamente centrado por el tiro enemigo, prendieron fuego los depósitos de gasolina; con la ametralladora de a bordo, fue abatido uno de los aviones atacantes; después, los individuos de la dotación se arrojaron a la mar con el tiempo justo: una explosión y, el 451, envuelto en llamas, desapareció bajo el agua; en el desastre desaparecieron cuatro marineros. Los supervivientes (nueve de trece), heridos en gran parte, y entre ellos el comandante Sciolette, fueron recogidos seis horas después por un bote a motor inglés, y hechos prisioneros; en la navegación hacia Malta vieron el 452 acribillado, pero flotando todavía, en el cual se encontraban los cadáveres de Moccagatta, Giobbe, Falcomatá, Parodi, Montanari y tres individuos de la dotación, entre los cuales un oficial médico inglés buscaba inútilmente a quien necesitase todavía de su trabajo.

De Tesei y Pedretti nunca más se supo nada: parece que, no lejos del puente de San Telmo, los ingleses habían rescatado una máscara de respirador con jirones de carne y pelos...

Pero nosotros SABEMOS cuál fue su fin, porque Tesei lo anunció a Costa en el momento de la separación. Junto al puente, atacada la carga a la red, dada una ojeada al reloj —las 4,30, la hora establecida para el paso de las lanchitas—, Tesei no dudó. Saluda por última vez con un apretón de manos, o quizás un abrazo, al fidelísimo Pedretti y después de un giro de llave, espoleta a cero, el instantáneo aniquilamiento de sus despojos terrenos: «jirones de carne y cabellos...»

Así, del trágico holocausto sólo regresaron los once supervivientes que pudieron alcanzar al «Diana» con la lancha torpedera.

Moccagatta, comandante de la flotilla creada por su actividad y su fervor; Giobbe, valeroso jefe de la sección de superficie; Falcomatá, nuestro buen médico; Parodi, comandante del MAS 452; los inolvidables Tesei y Pedretti; Carabelli, Bosio y Montanari, pilotos de lanchitas, habían caído; Costa y Barla capturados en Marsa Muscetto; los seis pilotos restantes, casi todos gravemente heridos, el contramaestre Paratore que había visto hundirse al que se le aproximaba por la acción de un avión, gran parte de la dotación del 451 y del 452, comprendido el comandante Sciolette, prisioneros; en total, quince muertos y dieciocho prisioneros; un MAS hundido y otro capturado; ocho lanchitas, un MTL y dos torpedos humanos, perdidos; dos de nuestros aviones de caza, que acudieron valerosamente a contraatacar a los ingleses, abatidos. A nuestro favor, un avión enemigo destruido, otro averiado y, como cosa secundaria, la destrucción del puente.

«Así termina el fracaso de Malta, el más duro y sangriento de cuantos habíamos afrontado los hombres de los medios de asalto, pero lleno de hechos tan admirables, que lo hicieron sin duda el fracaso más glorioso; tanto, que cualquier Marina del mundo podría ambicionar el inscribirlo en la Historia.» (1)

La medalla de oro ha honrado la memoria de los comandantes Moccagatta y Giobbe, del mayor Tesei y de su compañero, el cabo segundo buzo Pedretti, del capitán médico Falcomatá, del alférez de armas navales Carabelli, que se inmoló para abrir el paso, y del alférez de navío Bosio, que dejó su vida en la tentativa de penetrar en él; y la del cabo segundo torpedista Vincon, embarcado en la MAS. La mis-

(1) Marc' Antonio Bragadin: «¿Qué ha hecho la Marina?», Garzanti. Ed.

ma condecoración mereció el alférez de navío Frassetto. La Décima Flotilla MAS dio el nombre de Teseo Tesei a la sección submarina y, a la de superficie, el nombre de Vittorio Moccagatta para que el sacrificio de los mejores sirviese de ejemplo, y el recuerdo de su gesta incentivo y guía para los seguidores de sus obras.

Hoy sabemos que, a medianoche, habían sido avistados los asaltantes por el radar de la isla y, desde entonces, estuvieron bajo puntería hasta el momento de la acción. Lo dice una publicación oficiosa inglesa del 1944: «The air battle of Malta». Reproduzcamos un extracto que, dando la versión de la otra parte, permite completar el cuadro de la trágica noche.

«Malta estaba provista de radiolocalizadores (radar) desde el principio de la guerra. En la noche del 25 de julio de 1941 se supo, por medio de los radiolocalizadores, que una fuerza de superficie, perturbando la calma relativa de aquel período, se aproximaba a la isla. Se dio la alarma, los "Swordfish" se prepararon a despegar y los "Hurricanes" para salir en las primeras luces.

»La alarma se dio poco antes de medianoche; un ataque aéreo había fracasado en la sincronización con las unidades que se aproximaban. Pronto se tuvieron noticias de ruidos de motor de MAS a lo largo de la costa Nordeste: la defensa de costa, las baterías del puerto y los proyectores se tuvieron listos para la acción. Apenas había llegado un gran convoy a la Gran Bahía. Los submarinos estaban en sus atracaderos acostumbrados, pero los dientes de La Valetta estaban preparados para morder mientras la formación desconocida se aproximaba. Poco antes del alba se vio una estela aproximarse a San Telmo, la fortaleza que forma una de las mandíbulas que cierran la boca de la Gran Bahía. Justo en el momento en que se observaba la estela desde Tigne (la otra mandíbula), se verificó una explosión en el

viaducto del muelle, la primera barrera del puerto. Los proyectores se encendieron de repente e iluminaron un grupo de lanchas explosivas a motor (E-Boats) que se dirigían a toda fuerza hacia el punto de explosión. El sector iluminado se batió en seguida, desde corta distancia, por un fuego cruzado, tremendo, de todas las armas que se encontraban en sus nidos; cañones de tiro rápido de 500 a 2.500 metros de distancia, ametralladoras "Bofors" y metralletas. El fuego duró dos minutos. Después vino el silencio; no existía nada más contra qué disparar. Cuando vino el alba, los cañones encontraron todavía dos blancos y los destruyeron. Los "Hurricanes", mientras tanto, estaban ya en vuelo buscando las remanentes unidades en retirada, a las que atacaron. Toda la formación atacante había sido destruida. Se recuperaron veinte muertos y dieciocho prisioneros. Para cubrir la retirada de su valerosa, pero temeraria formación, los italianos enviaron los "Macchi" contra los "Hurricanes" que estaban terminando con los MAS en las primeras luces del día, pero tres "Macchi" fueron abatidos. Fueron interrogados los prisioneros y se examinaron las completas órdenes de operaciones capturadas en una de las lanchitas; el hecho más notable acerca de estas órdenes, muy detalladas y complicadas, es la casi completa ausencia de cualquier referencia a toda reacción de nuestra parte; a este objeto ha de señalarse el hecho de que, hasta el momento en que se realizó nuestro ataque, o sea, hasta que voló el viaducto y la fortaleza abrió fuego, el plan completo se había llevado a cabo con gran determinación, y la tabla de tiempos mantenida con admirable exactitud.

»Sin embargo, a los dos minutos de la apertura del fuego, el ataque había sido aniquilado por entero y no existía ningún riesgo más de que fuesen forzadas las defensas del puerto. El reconocimiento fotográfico sobre el que se había basado el ataque, debía ser anticuado de al menos cuatro días. En un intento desesperado de tomar fotogra-

fías, dos bombarderos, escoltados por treinta cazas, habían sido enviados sobre Malta, pero, gracias a nuestros cazas y a dos aviones de reconocimiento, habían sido abatidos junto con tres cazas de escolta. La decidida búsqueda y la destrucción de los MAS en retirada por parte de nuestros "Hurricanes" hizo del fracaso un desastre.» (Estas notas son una recensión del informe oficial del vicealmirante Sir Wilbrahan Ford, de la Marina de Malta.)

El entonces gobernador de la isla, Sir Edward Jackson, se expresó así: «...Malta ha sido atacada una vez desde la mar. En julio pasado, los italianos han desencadenado un asalto llevado a cabo con gran decisión a fin de penetrar en el puerto, empleando MAS y torpedos tripulados por "escuadras de suicidas..." Esta empresa ha necesitado de las más altas dotes de valor personal.» (1)

Con fecha 17 de julio, pocos días antes de la empresa, Teseo Tesei escribía a una persona amiga:

«Cuando recibas esta carta, habré tenido el más alto de los honores, el de dar mi vida por el rey y por el honor de la bandera. Tú sabes que es éste el deseo máximo y la más elevada de las alegrías para un hombre...»

(1) «Daily Mail», 4 de octubre de 1941.

EL PRIMER ÉXITO DE LOS MEDIOS SUBMARINOS. GIBRALTAR: 20-21 SEPTIEMBRE DE 1941

La obra de reconstrucción después de las pérdidas de Malta. — El comandante Todaro. — Una novedad: el «nadador de asalto». — La «chinche» y el baulito. — Nadadores alpinos. — El «Sciré» vuelve a la derrota de Gibraltar. — Vesco y Catalano hunden dos buques. La bonita misión de Visintini: entra en puerto y hunde un petrolero militar. — El enemigo intensifica los medios de defensa. — Audiencia real.

Después de la desaparición del comandante Moccagatta, fui destinado a asumir el mando interino de la Décima Flotilla MAS. Encargo honorabilísimo dada mi graduación (estaba recién ascendido a capitán de corbeta), pero de suma responsabilidad dadas las circunstancias particulares y las fuertes pérdidas sufridas, en hombres y material, en las últimas misiones de Suda y Malta.

Con toda energía me puse a la reconstrucción de la Décima bajo las directrices de la organización creada por Moccagatta. En sustitución del valeroso Giobbe, llamé a la Jefatura de la Sección de Superficie a un oficial de magníficas cualidades personales y profesionales, mi amigo y compañero de curso, capitán de corbeta Salvador Todaro, protagonista de épicos combates al cañón que tuvieron lugar en el Atlántico mandando el submarino «Cappellini». De estatura normal, parecía más pequeño debido a que era algo

cargado de espaldas; con ojos oscuros y mirada vivísima; de perfil afilado, encuadrado por una pequeña perilla negra; psicólogo agudo y perspicaz, estaba singularmente iniciado en los problemas teosóficos, dotado de un valor frío y consciente y de una voluntad y capacidad de trabajo excepcionales, se puso a trabajar transmitiendo a sus subordinados sus grandes cualidades. Siempre presente allá donde sus hombres actuaban, hizo de la sección que le confiaron un instrumento bélico animado del más alto espíritu combativo. Aun al material Todaro le dedicó gran atención; a su actividad se deben muchos de los perfeccionamientos aportados a las lanchitas, sugeridos por la experiencia y por el ingenio, y la creación de la nueva lancha torpedera, la SMA, la cual significaba un notable progreso respecto a las primitivas lanchitas torpederas. Logró sustituir los medios perdidos (lo que pudo hacer debido a sus dotes de realizador) en poquísimo tiempo, por medio de un ritmo de producción cada vez más rápido y a través de las casas productoras, poniendo al mando de la Flotilla en condiciones de poder hacer frente a las exigencias siempre crecientes.

También se proveyó a dotar la Sección de Superficie de algunos «transportes» para el transferimiento de las lanchitas desde La Spezia, donde residía el Mando y la Escuela de Pilotos, a las bases de empleo. Para esta utilización, fueron transformados los motopesqueros «Cefalo», «Sogliola» y «Constanza»; unidades que debido a sus buenas condiciones marineras y reducido consumo, se mostraron muy bien adaptadas a su nuevo empleo.

Arrancada felizmente en las manos seguras de Todaro la reconstrucción de la Sección de Superficie, dediqué toda mi actividad a la Sección Submarina, de la que conservaba la dirección. Aprovechándome del verano, que por la brevedad de las noches y la mayor duración de las horas de luz, no es apropiado para las misiones de torpedos tripulados, mientras que por la suave temperatura del agua favorece los intensos y prolongados ejercicios, sometí a los viejos pilotos del Serchio, ansiosos de renovar con mayor éxito las pruebas pasadas, y a los reclutas que afluían en el entretanto, animados por el entusiasmo de los neófitos, a un adiestramiento intensísimo, racional y muy severo, para llevarlos a las condiciones de superar, finalmente con éxito positivo, las dificultades que en las misiones precedentes, y particularmente en la última de Gibraltar, habían impedido llevar a cabo las actuaciones.

Al mismo tiempo, valiéndome de la obra silenciosa, tenaz y competente de un técnico de gran capacidad, el comandante de armas navales Mario Masciulli, coadyudado por el capitán Travaglini, ambos del taller secreto puesto a disposición de la Décima por la Dirección de Armas Submarinas del Arsenal de La Spezia, hice poner a punto los torpedos tripulados existentes (eran siempre los derivados del primitivo proyecto Tesei-Toschi) eliminando las causas de muchos inconvenientes que se observaron con anterioridad; e iniciar el estudio, y a continuación la construcción, de un nuevo tipo análogo, pero de características de utilización notablemente superiores, en el cual se habían materializado los frutos de la experiencia adquirida, y los progresos de la ciencia y la técnica industrial. También fueron proyectadas y construidas otras armas surgidas de determinados planes ofensivos: minas acústicas y bombitas incendiarias que los pilotos debían diseminar en el interior de los puertos enemigos en que penetrasen.

Embarcado el almirante De Courten, que tenía en el Ministerio el encargo de ocuparse de nuestras actividades, fue sustituido por el almirante Giartosio, quien asignó a la Décima Flotilla MAS un nuevo submarino transformado en transporte, para poder actuar en concurrencia o alternativamente con el «Sciré»: el «Ambar» que, al mando del teniente de navío Mario Arillo, pronto inició los trabajos, to-

mando como modelo las instalaciones ya experimentadas favorablemente en el «Sciré».

De Supermarina llegaban siempre a la Décima peticiones de actividad aún más intensas, dirigidas a asediar al enemigo en sus puertos, a poner posiblemente fuera de combate alguno de sus buques de batalla y a molestar el tráfico mercante. Se proveyó a tal necesidad sin ampliar los cuadros de mando, pero intensificando el trabajo; sólo se aumentó el número de los operarios. Contemporáneamente se obtuvieron seguridades por parte de la industria privada del suministro de materiales, si bien con dificultades crecientes, encontrando unos buenos aliados en los industriales a fin de luchar contra las restricciones del Ministerio para las fabricaciones de guerra; fueron activados los indispensables suministros de armas e instrumentos técnicos, permitiendo además la constitución de respetos.

Para reemplazar las pérdidas y hacer frente a las futuras exigencias, fue notablemente incrementado el reclutamiento de voluntarios, se abrieron nuevas y mayores escuelas y se perfeccionaron los métodos de selección y adiestramiento.

Dependiente de la sección submarina había surgido una nueva especialidad, la de los «nadadores de asalto» bajo el nombre de cobertura de «Grupo Gamma».

En las precedentes misiones sobre Gibraltar, los operadores que se dirigieron en el puerto militar con sus aparatos a buscar los grandes buques de guerra, habían pasado en medio de numerosos buques fondeados en la rada abierta, pertenecientes a convoyes que entraban o que salían.

Puesto que el buque mercante constituye un óptimo objetivo bélico, pronto se sometió a estudio la forma de poderlo atacar. La primera idea fue la de hacer salir del «Sciré» un cierto número de buceadores los cuales, mientras los SLC con sus 300 kgs de explosivo se dirigían en el puerto a la caza de grandes buques de guerra, caminando sobre

el fondo del mar, con una carga mucho menor, llevada como mochila a la espalda (utilizar una carga de 300 kgs. contra un vapor es como disparar con un cañón contra un hombre), alcanzasen y atacasen los vapores enemigos más próximos y menos resistentes. Superadas varias dificultades (vestuario, estabilización y lastre de los operadores, orientación en la marcha nocturna, tipo de calzado, etc.), se hicieron los primeros experimentos; escuadras de «infantes submarinos» llevaron a cabo recorridos, marchando en el fondo del mar, de hasta 2.000 metros en línea de fila y en perfecto plan de guerra. Poco después, tomando la primitiva idea del medalla de oro Paolucci, se comprobó que se obtenía un rendimiento muy superior haciendo la aproximación a nado: sin embargo, debían tomarse particulares precauciones a fin de asegurar la casi invisibilidad de los operadores. Resultó en consecuencia que una sola carga era embarazosa e incómoda de llevar, pudiendo ser ventajosamente sustituida, con efectos igualmente letales para los vapores, por tres o cuatro cargas menores, cada una de las cuales fuese suficiente para abrir una falla en la carena del blanco.

Nace así la nueva arma con su correspondiente nuevo tipo de utilización: la «sanguijuela» o «chinche»; un pequeño objeto metálico circular, de forma biconvexa, con cerca de 3 kgs de explosivo, provisto de un anillo de goma que, inflado por una pequeña bombona de aire comprimido a cuello rompiente, aseguraba la adherencia bajo el casco, y de una espoleta de tiempo, regulable desde el exterior, que provocaba la explosión en el momento deseado. Tres o cuatro de estas armas, que no tenían empuje alguno, fijadas en el oportuno correaje, las llevaba un nadador bajo el blanco y eran suficientes para hundir un buque de carga.

El nadador, vestido con un traje de goma muy adhesivo, que lo protege contra el contacto directo del agua sin obstaculizar su libertad de movimientos, y calzado con largas

aletas de goma, que le permiten una mayor velocidad en la fase de aproximación así como la posibilidad de desplazamiento, tanto horizontal como verticalmente, sin necesidad de utilizar los brazos, se aproxima al enemigo, primero rápidamente y, después, con más cautela; una vez alcanzado, sirviéndose de un pequeño autorespirador que lleva, y cuya bombona le permite una respiración submarina de cerca de treinta minutos, se coloca bajo el vapor y, atacada la carga bajo la carena, arranca la espoleta de relojería y vuelve a superficie.

Después, y si es posible, debe ponerse a salvo en territorio neutral, o bien meterse en territorio enemigo intentando ocultarse y, si ello no fuese posible, hacerse prisionero.

Las características que definían el grado de «acuacidad» del voluntario eran: la gran resistencia natatoria, una particular facilidad en bucear y orientarse en la mar, sobre y bajo el agua (los nadadores se proveían con brújulas de muñeca, semejante a un reloj). A tales aptitudes el hombre gamma debía unir, junto con el adiestramiento, dotes especiales de mimetización que le proporcionaban una invisibilidad casi absoluta en la fase de abordaje a los vapores enemigos, siempre bien defendidos por centinelas, proyectores y otros métodos defensivos. A este objeto, el nadador tenía la cara pintada de negro y la cabeza cubierta con una redecilla, en la cual se fijaban algas, estopas o la paja de una vieja botella rota; con los ojos a flor de agua, los brazos quietos, nadando lentísimamente con sólo las piernas, la serviola más aguda le hubiese confundido con unos inofensivos detritus, de los cuales están llenas las aguas de los puertos y de las radas abiertas.

La aproximación a los buques al ancla, debía hacerse por la proa; la misma corriente arrastraba entonces al casi inerte nadador hacia el centro del buque, y allí buceaba sin movimiento visible y sin un solo murmullo, para realizar el

ataque. El alejamiento ocurría, siempre a favor de la corriente, hacia popa.

Para lograr este arte se requería, naturalmente, un largo y controlado entrenamiento.

El mando del grupo fue confiado al teniente de navío Eugenio Wolk, magnífico ejemplar de atleta y expertísimo nadador. La residencia de la escuela se llevó a Liorna, en el recinto de la Escuela Naval, pudiéndose utilizar así para el adiestramiento, bien las instalaciones de la anterior escuela de buceadores, bien la piscina cubierta, indispensable para los cursos de perfeccionamiento natatorio.

Este tipo de ofensiva fue utilizado, con buen éxito como veremos seguidamente, en acciones de asalto en Argel y Gibraltar. Debido a las pequeñísimas dimensiones de la «sanguijuela» y del equipo necesario para su empleo, se proyectó utilizarla aún en las acciones de sabotaje en puertos neutrales contra buques enemigos allí estacionados para la carga o descarga de mercancías; para éste objetivo fue necesario modificar y perfeccionar el arma. Con la primitiva «chinche», la explosión provocaba el hundimiento del buque en puerto, donde generalmente los fondos son bajos; por lo tanto no se obtenía la pérdida total de la unidad, sino su inutilización temporal (un buque hundido, a los fines bélicos, tiene el valor de cinco buques averiados). Efectivamente, el buque atacado iba a apoyarse en el fondo, quedando buena parte de él velando, lo que permitía el salvamento de la carga y facilitaba notablemente las operaciones de recuperación del mismo. Por otro lado, de un hecho de guerra ocurrido en aguas neutrales podían resultar desagradables complicaciones e incidentes diplomáticos.

Estos inconvenientes fueron eliminados en el «baulito explosivo», carga submarina del tipo «chinche», pero de características diferentes. El peso del explosivo fue ligeramente aumentado, pero su capacidad destructiva fue notablemente acrecentada utilizando un explosivo más potente. La

espoleta de tiempos fue completada con otra a espacios. Consistía esta última en una pequeña hélice que, por el efecto del movimiento, se ponía en acción sólo cuando el buque iniciaba la navegación (y alcanzaba una velocidad superior a los cinco nudos, para evitar que la corriente en puerto pudiese accionarla); después de haber completado un determinado número de vueltas correspondiente, por ejemplo, a una distancia de cien millas, el mango unido a la pequeña hélice ponía en acción la espoleta normal de relojería. Después del tiempo previsto y cuando el buque estaba en mar abierto, ocurría la explosión con la casi seguridad de la pérdida del buque (dados los grandes fondos), evitando complicaciones con las autoridades neutrales, y dejando al enemigo con la duda acerca del origen de la explosión, torpedo, mina u otra causa inmediata más verosímil que no un acto de sabotaje, de efecto retardado, realizado en el puerto de partida. También esta arma se utilizó con éxito; narraremos a su debido tiempo la operación realizada por el nadador Luigi Ferraro en Alejandría, episodio brillantísimo que costó a los ingleses la pérdida de dos vapores y averías graves en otro, por obra todo de un solo hombre.

Para el reclutamiento de los voluntarios necesarios para esta especialidad, se necesitaban hombres que fuesen excelentes nadadores, y con temperamento naturalmente acuático. La relación de los inscritos en la Federación Italiana de Natación permitía la recuperación de muchos buenos elementos, perfectamente idóneos y deseosos de entrar en la nueva especialidad, para la cual sentían poseer las necesarias aptitudes. Descubrimos con estupor que la mayor parte de los nadadores de la Federación Italiana de Natación, estaban inscritos en la circunscripción terrestre y, por lo tanto, prestando servicio en el Ejército en vez de hacerlo en la Marina, como hubiera sido lo lógico. El Ministerio de la Guerra, a petición del de la Marina y venciendo dificultades burocráticas y prejuicios inveterados, accedió rápidamente a nuestra petición; así fue cómo afluyeron a la Décima Flotilla MAS voluntarios (y no sólo para el «grupo gamma») de todos los cuerpos del Ejército y de todos los teatros de la guerra, desde Africa a los Alpes (efectivamente, algunos nadadores eran alpinos), y hasta del lejanísimo frente ruso. Si bien la mayoría de los voluntarios procedían de la Marina (para algunas especialidades el ser verdadero marinero era condición indispensable, debido a la posibilidad del destino, por ejemplo los torpedos tripulados), el aflujo de estas nuevas fuerzas proporcionó un notable incremento de las escuelas, permitiendo una selección más severa. Por otro lado, en la Décima, como portaestandarte y una vez más, se verificaba una estrechísima colaboración entre los elementos procedentes de las diversas armas, uniendo vínculos de fraterna camaradería entre los soldados de una única patria; colaboración que, desgraciadamente, no existía en otros sectores, con grave daño del total rendimiento de nuestras fuerzas armadas.

Pasado un año del comienzo de las hostilidades, después de la dolorosa prueba debida a la falta de preparación a su tiempo y a la falta de orgánica en las primeras e ingenuas directivas de empleo, la Décima Flotilla MAS, templadas las armas y aguerridos los hombres, estaba lista para afrontar la lucha que se presentía ya larga y durísima.

Basándome en la experiencia adquirida en los precedentes, andaba preparando mientras tanto, una nueva misión del «Sciré» en Gibraltar: se realizaría en septiembre, en cuanto lo permitiese la duración de las noches.

Al «Sciré», siempre a mi mando, y con la misma dotación, se le dan órdenes de operaciones análogas a la precedente y que, con hechos demostrados, se revelaban perfectamente realizables.

Los torpedos tripulados del nuevo tipo estaban aún en construcción y, consecuentemente, fueron embarcados los

correspondientes SLC revisados y puestos a punto, de tal forma que no se repitiesen las deficiencias surgidas en las misiones precedentes.

Dejada La Spezia el 10 de septiembre, el 16 paso en inmersión el estrecho sin inconvenientes; la jornada del 17, descanso general con el submarino posado en el fondo frente a Cádiz; por la tarde emerjo, entro en puerto y me atraco al petrolero «Fulgor». Baño caliente, víveres frescos, plátanos y brandy.

Embarcan los operadores; salvo pocos cambios, son los mismos de la operación precedente, que han conseguido poder repetir la prueba. Son precisamente:

Teniente de navío Decio Catalano y cabo segundo buzo Giuseppe Giannoni, teniente de navío Amadeo Vesco y cabo segundo buzo Antonio Zozzoli, teniente de navío Licio Visintini y cabo segundo buzo Giovanni Magro. Dotación de reserva: capitán de máquina Antonio Marceglia y buzo Espartaco Schergat. Médico de la expedición: alférez Giorgio Spaccarelli, voluntario de medios de asalto y piloto alumno.

Antes del alba, recogidas las informaciones más recientes acerca de la situación de los buques en el puerto de Gibraltar, dejo el costado del «Fulgor», salgo del puerto sin ser visto e inicio la navegación de aproximación al objetivo.

En la noche del 19 me cruzo con un gran convoy inglés procedente de Gibraltar con dirección al Atlántico; me pasan a muy próxima distancia una serie de magníficos blancos escoltados sólo por dos destructores. ¡La mejor ocasión para el submarinista y que se presenta tan raramente! Desgraciadamente, el objetivo particular que se me ha asignado me prohíbe atacar con torpedos y revelar mi presencia.

En la noche del 19 entro en la bahía de Algeciras y la recorro toda, dirigiéndome a la desembocadura del río Guadarranque. Durante esta fase de la navegación, advertimos distintamente el ruido de la explosión de bombas submarinas, una cada media hora. Como ya sabemos por las informaciones, es una novedad introducida por los ingleses desde hace algún tiempo, a fin de defenderse del peligro que representamos: es un nuevo obstáculo, nada despreciable, y que los pilotos deben superar.

A la 01,00 del 20 de septiembre, salida de los operadores con dirección a los blancos a ellos señalados, según las últimas informaciones procedentes de Roma; yo emprendo la derrota inversa. Con un día de retraso debido a la mar gruesa arribo a La Spezia en la tarde del 25, recibiéndome en el puerto el almirante, medalla de oro, Goiran, capitán general del Departamento del Alto Tirreno, el que comunica a la dotación la bienvenida de parte del subsecretario de Marina, almirante Riccardi.

El telegrama recibido de Supermarina a las 23,30 del 19, una hora antes de la salida de los pilotos del submarino, decía:

«Situación buques en puerto hora 12,00 del 19: en el muelle 1, acorazado; sitio de atraque n. 27, un portaaviones; sitio de atraque n. 5, un crucero; sitio de atraque n. 11, otro crucero; además, 7 petroleros y 3 destructores en puerto. Dique ocupado por un destructor. En la rada, convoy de 17 buques.»

— Tenientes de navíos Catalano y Vesco, ambos al ataque del acorazado tipo «Nelson» (35.000 tons) atracado al muelle Sur.
— Teniente de navío Visintini, al ataque del portaaviones.
— En caso de imposibilidad, atacar cualquier otra unidad en orden de importancia decreciente;
— no debía caer en manos del enemigo ninguna traza, a fin de dejarlo en el más completo misterio acerca de la causa y la procedencia de las explosiones.

He aquí ahora la descripción de las operaciones de las tres dotaciones, documentada por sus respectivos partes.

VESCO-ZOZZOLI. — «Aproximadamente a las 00.30 del 20 de septiembre de 1941, según órdenes recibidas del comandante Borghese, salgo de la torreta del submarino seguido por mi segundo, el cabo segundo buzo Antonio Zozzoli. Objetivo asignado: atacar un acorazado tipo "Nelson" amarrado dentro del puerto, a mitad de la dársena Sur. Regular navegación en superficie, obstaculizada por el viento y la marejada. De vez en cuando he de quitarme la máscara para poder ver a simple vista, pero sólo por pocos instantes porque, aun parado, la mar que rompe sobre mi rostro me molesta bastante, especialmente en los ojos. Después de una inmersión rápida, hecha para evitar el avistamiento de una "vedette", me dirijo a la entrada del puerto.

»Cerca de las 03,15 alcanzo, sin ninguna molestia, una profundidad de 26 metros donde toco dulcemente en el fondo, de naturaleza lisa y rocosa, lo que no obstaculiza en absoluto la navegación. Cerca de las 03,30, en un fondo de 15 metros, oigo y noto en el casco del SLC y en mi cuerpo tres explosiones submarinas consecutivas. Como todo seguía funcionando bien, decido proseguir. Así alcanzo un fondo de 13 metros a las 03,40, siempre de la misma naturaleza, cuando oigo otras dos explosiones, un poco más sordas que las precedentes, pero de mayor volumen.»

La presencia de una «motovedette» y otras consideraciones inducen a Vesco a renunciar al intento de forzar el puerto, para lo cual «con indecible sentimiento, a unos 50 metros de las obstrucciones, decido abandonar el objetivo que me asignaron, para llevar la acción ofensiva a un buque fondeado en la rada». En consecuencia, Vesco sube a superficie en medio de los buques mercantes.

«A las 04,00 inicio la búsqueda del blanco más considerable. Una embarcación con luces oscurecidas se mueve entre los vapores. Al fin escojo un buque con la silueta larga y lanzada, con gran calado y, por lo tanto, bien cargada: lo juzgo de 3 ó 4.000 toneladas. Sigo la aproximación, hago la maniobra contraria a encallar, esto es, conduciéndome en inmersión bajo el casco y después parando y dando aire hasta quedar en contacto con la carena. Logro hacer la maniobra perfectamente oculta y silenciosa cuando, por avería en mi autorespirador, trago alguna cantidad de agua mezclada con sodio, lo que me produce un fuerte ardor en la boca y en la garganta.»

Sube a superficie en emergencia, se libra del autorespirador averiado y se coloca el de reserva; regresa bajo la carena y, con el auxilio del segundo hombre, coloca la carga a la altura de la chimenea. Finalmente, arrancada la espoleta, se libera y dirige hacia el punto establecido para el aterrizaje. Hundido el SLC con autodestructor en marcha, nada hacia la costa.

«Estamos muy molestos debido a nuestras condiciones y a la mar, que de vez en cuando nos sobrepasa por la cabeza. Mi segundo hombre está muy fatigado y molesto. Tomamos tierra hacia las 07,00 cerca de 100 metros a poniente del punto señalado, donde nos detienen dos centinelas españoles armados. Uno de éstos hace dos disparos de fusil al aire. A su debido tiempo, y sin ser vistos, habíamos escondido en un rincón oscuro de la playa nuestros dos autorespiradores que, por razones obvias, no quería los viesen los centinelas. A ellos les declaré que éramos dos náufragos italianos... Fuimos conducidos al puesto de guardia donde se nos reunió el agente P., que ha procedido al retiro de los autorespiradores.»

Desde su refugio, Vesco y Zozzoli asisten a la explosión de la carga, la que tiene lugar con puntualidad.

El buque se divide en su mitad, un poco a popa de la chimenea. La popa no se ve más, y la proa se alza sobre el agua. (1) Así fue hundido el petrolero inglés «Fionia Shell», de 2.444 toneladas.

(1) Del parte del teniente de navío Amadeo Vesco.

CATALANO - GIANNONI. — Salida regular. «La noche es extremadamente oscura. A la 01,25 inicio la navegación de aproximación. La mar y el viento de levante obstaculizan notablemente nuestra marcha; se respira en la atmósfera con mucha fatiga. Las luces de La Línea, Gibraltar y Algeciras permiten una orientación perfecta. A las 02,35 avistamos, a 70 metros a estribor, una motora que navega muy despacio. Me paro y observo atentamente su rumbo y velocidad, y luego me dirijo a babor para alejarme. Todavía espero algunos minutos y después me dirijo hacia la entrada Norte a lenta velocidad. No obstante, mi amplio giro a babor, no logro alejarme de la "vedette" que navega lenta y muy silenciosa; tanto que no se la oye a distancia de 50 metros. Creo que debe estar dotada con motores eléctricos perfectamente silenciosos e hidrófonos para la escucha.

»Hago rumbo a pasar entre dos vapores para hacer perder definitivamente mi rastro, pero la "vedette" me sigue siempre a breve distancia. Decido hacer inmersión y me dirijo a rumbo Sur durante quince minutos; después subo a superficie parándome; son cerca de las 03,30 y la "vedette" ha perdido mi rastro.

»La avanzada hora y la gran distancia que me separa de la bocana, me obliga a atacar los vapores de la rada. En la navegación de ida había observado tres grandes buques: me dirijo en superficie y en cuarta velocidad.

»Llegado a la zona, estudio atentamente la posición de un grueso petrolero descargado y decido atacarlo a popa. En superficie, me dirijo a él lentamente; pero a algunos metros por la popa me encuentro fondeada una lancha; me paro y, no obstante la breve distancia y la observación atenta, no logro ver si sobre dicha lancha hay personal de guardia; para evitar éste peligro eventual y consiguiente alarma en la plaza, decido atacar otro vapor.»

Ya el segundo hombre, Giannone, ha efectuado la unión de la cabeza cargada a la hélice del nuevo blanco, cuando

Catalano logra leer en la popa el nombre de la unidad: «Pollenzo», Génova. Si bien fue capturada y puesta al servicio del enemigo, Catalano no quiere destruir un buque italiano. Se vuelve a tomar la cabeza cargada y se renueva el ataque sobre una gran motonave armada.

«El trabajo se hace de manera perfecta debido al magnífico comportamiento y a la pericia de mi segundo operador. A las 05,16 pongo en marcha la espoleta. Nos alejamos rápidamente y, en fondo de 5 metros y medio, hundo el SLC poniendo en marcha el autodestructor; son las 05,55. Subo a superficie con Giannone; quitados y fondeados los autorespiradores nos dirigimos a tierra a nado, llegando a la misma hacia las 07,15.

»A las 08, 55, en la zona del hundimiento del SLC, noto una mancha blanca muy característica y muchas gaviotas que la sobrevuelan; ha saltado el SLC.

»A las 09,16, a popa de la motonave atacada por nosotros, se produce una fuerte explosión; la columna de agua se eleva a cerca de 30 metros. La motonave desciende lentamente de popa hasta sacar fuera del agua la roda. Cuatro potentes remolcadores acuden a la llamada de socorro, y la arrastran con gran dificultad en seco frente a la zona neutral. Luego supe el nombre: motonave inglesa armada "Durham", de 10.900 Tm.» (1)

VISINTINI - MAGRO. — Salida regular. En seguida se comienza la navegación de aproximación.

«Magro y yo nos quitamos en seguida la máscara para garantizar una buena visibilidad. Sin embargo, sufrimos fuertes golpes de la mar de levante que nos embisten continuamente y reducen la velocidad. Pero la navegación prosigue bien; siento por dos veces el golpe contra el casco de una explosión submarina.

(1) Del parte del teniente de navío Decio Catalano.

»...Sobre las 02,30 se avista, casi al través de estribor, la silueta oscura de una "vedette" a no más de 100 metros.»

Maniobra para evitar el avistamiento. Luego continúa: «...después de un poco, entreveo la bocana. Durante este trayecto siento dos explosiones submarinas, pero no me alarmo porque las creo lejanas. Sin embargo, observo una "vedette" que, de procedencia Sur, ya ha alcanzado la entrada Norte, navegando a lentísima velocidad a no más de dos nudos. Insisto sobre mi derrota, pero a un cierto momento, la "vedette" está muy cerca, navega en las aguas entre la obstrucción y yo, y gira hacia mi dirección. Entonces me sumerjo... y siento una explosión próxima; pero sus efectos no son alarmantes.

»Emerjo y... una rápida observación me permite ver que la "vedette" ya va hacia la bocana Sur y casi casi me creo libre; pero, apenas he tenido tiempo para alegrarme por esta comprobación, cuando veo dirigirse rápidamente sobre mí una "vedette" más pequeña, silenciosa y con luces de navegación encendidas. Temo ser descubierto, por lo cual me sumerjo prefiriendo la muerte por una explosión a hacerme capturar indefenso en superficie; y luego se trata del aparato que "debe ser" hundido. Gracias a Dios no he sido descubierto.

»Siento claramente el ruido de la hélice que me pasa por la cabeza. Desde este momento, y durante unos diez minutos, maniobro en superficie y en inmersión jugando astutamente con la "vedette", a fin de permanecer el mínimo tiempo en inmersión para evitar los efectos de las explosiones y para dirigirme a los sectores de avistamiento menos probable.

»Finalmente la vedette se aleja por el Sur y yo maniobro para atacar las obstrucciones: son las 03,45. Elijo cuidadosamente el rumbo y me sumerjo navegando en tercera velocidad y a 11 metros de cota. Mantengo los tres elementos (rumbo, velocidad y cota) con la máxima precisión

y, pasando el tiempo previsto, veo tres cables de acero, que ciertamente forman parte de la red, pasar y rozar contra el casco. Así entro en el puerto, emerjo y para ver mejor me quito la máscara. Veo frente a mí un crucero de unas 7.000 toneladas y, contra el "Detached Mole", cuatro grandes petroleros.

«Son ya las 04,05 y calculo que no tengo el tiempo necesario para operar en la parte sur del puerto, donde están amarrados los blancos predispuestos por nuestro comandante.

»También descarto el crucero por las siguientes razones:

»1) Porque está demasiado expuesto a las explosiones que se renuevan en la entrada casi sistemáticamente (y que está muy próxima).

»2) Porque espero provocar daños mayores atacando al petrolero (incendio de la nafta y del puerto).

»Por lo tanto resuelvo atacar un petrolero y de los cuatro elijo el segundo a partir del Norte porque está totalmente cargado; lo estimo de unas 8.000 toneladas.

»Mientras seguimos el ataque a 7 metros de cota, somos lanzados contra la carena por una explosión violentísima, pero sin consecuencias.

»Continúo el trabajo. A las 04,40, separada la cabeza, pongo en marcha la espoleta.»

Con la misma práctica precisa usada para la entrada, Visintini sale del puerto, evita las dos vedettes que lo cruzan, se dirige hacia la costa española, hunde su aparato y aterriza felizmente con Magro a las 06,30, encontrándose con el agente P. que les atiende.

«Desde el punto en que estábamos escondidos, oímos una explosión a las 08,43, seguida, después de algunos minutos, por otras cuatro o cinco explosiones.»

A las 08,43, la cisterna militar «Deambydale» de 15.893 toneladas, rota por una explosión, se hundía en el interior del puerto de Gibraltar. También por efecto de la explosión

se hundía una pequeña cisterna que estaba atracada a la anterior. Aunque el incendio esperado por Visintini no se había realizado, la empresa llevada a cabo era notabilísima.

Finalmente, después de tantas desilusiones, tuvimos un éxito positivo, si bien no en las proporciones deseadas. Era el primer éxito de los torpedos humanos: tres buques, entre ellos un gran petrolero militar, con un total de 30.000 toneladas, habían sido hundidos.

La misión fue rica en enseñanzas. Habíamos aprendido algunas precauciones nuevas y el enemigo había adoptado nuevos métodos defensivos y, además, había aprendido a temer la agresividad de la Décima Flotilla. «Vedettes» silenciosas, lentas y rápidas, y continuo paso frente a la entrada del puerto; lanzamiento sistemáticos de bombitas submarinas; vigilancia hidrofónica intensificada.

Pero también habíamos comprobado, sobre todo gracias a la velosa misión realizada por Visintini, que tales obstáculos eran superables, puesto que a la tenaz voluntad de seguir adelante se añadía el desprecio al peligro y el perfecto dominio de los medios de ataque y del medio ambiente en el que se actúa: el mar.

Surge un nuevo nombre en la lista de los valientes: Visintini.

Italiano de Parenzo, joven oficial dotado de un sólido carácter y gran preparación profesional, educado en la mentalidad patriótica típica de los italianos de frontera, que han debido luchar para conservar, a través de los siglos, su independencia y su nacionalidad; taciturno, pero siempre sereno; leal, valiente, calmoso en el peligro, bueno y experto marinero, reveló, con la conducta observada en el desarrollo de la misión, sus excepcionales posibilidades.

Los SLC habían respondido en pleno finalmente al mando de los operadores; en su informe final, el teniente de máquina Bertozzi, técnico que había seguido las comprobaciones y que había recogido los informes de los operadores al regreso a la patria, escribía:

«En conclusión, se puede declarar con toda confianza que los actuales aparatos, construidos y modificadas por la Dirección de armas de La Spezia y basados en la experiencia de las misiones precedentes, constituyen un arma de absoluta eficiencia y seguridad, capaz de obtener los más brillantes éxitos en su empleo en la guerra.»

Por los hechos narrados, los seis operadores fueron condecorados con la medalla de plata al valor militar.

También fue condecorada, como en las misiones precedentes, la dotación completa del «Sciré». Fue decretado mi ascenso a capitán de fragata por mérito de guerra, con la siguiente motivación: «Al mando del submarino destinado a misiones especiales, después de haber realizado una audaz y dificilísima operación de transporte de medios de asalto en las proximidades de una aguerrida base enemiga, repitió una segunda y una tercera vez las mismas operaciones con valor consciente e indudable desprecio del peligro.

»Asumido también el mando, de la Sección de asalto, preparó, con gran capacidad y con meticuloso trabajo, los hombres y los medios que en el curso de la tercera operación lograron atacar tres buques enemigos, averiando gravemente uno y hundiendo los otros dos.

»En cada una de las misiones logró retornar a la base el submarino y su dotación, no obstante las dificultades interpuestas por la insistente caza del enemigo y por las navegaciones en inmersión llevadas a cabo hasta los límites de la resistencia física de sus hombres. Magnífico ejemplo de organización y de comandante.»

El rey, que quiso recibirme en audiencia, me entretuvo en una larga y agradable conversación. Estaba de magnífico humor. Habiéndole indicado las dificultades encontradas en el estrecho a causa de las corrientes, me dijo: «Las co-

nozco bien. Una vez, hace muchos años, encontrándome de pesca en Gibraltar, nos perturbó tanto la corriente que, ni mi mujer ni yo, logramos pescar ni un solo pececito!

Después se interesó mucho por los torpedos tripulados y quiso conocer sus características. Me preguntó dónde se realizan los entrenamientos. «En las aguas del Serchio, lindando con la finca de San Rossore, Majestad.» Se mostró muy maravillado: «¡Pero yo no lo he sabido nunca! Verdaderamente habéis logrado conservar el secreto de una manera extraordinaria.»

En consecuencia me pidió que si, como excepción, se podía consentir el infringir la barrera de aislamiento del Grupo del Serchio para conocer a aquellos «prodigiosos muchachos» y asistir a un ejercicio. «Naturalmente —le respondí—, pero rogaré a Vuestra Majestad que limite el séquito.»

Algunos días después, efectivamente, acompañado de una sola persona, el rey, de paisano, atravesaba el Serchio en un bote a remos y llegó a estar en medio de nuestros muchachos, a quienes quiso conocer uno a uno. Desde una pequeña almadía, en pie y bajo una lluvia torrencial, siguió un ejercicio de inmersión submarina que pareció interesarle vivamente.

Con un estrechón de manos les deseó buena suerte a cada uno, y dejando como regalo a los marineros un jabalí de su finca, regresó al otro lado del río a bordo de su bote de remos.

Fue la última vez que lo vi.

HUNDIMIENTO DE LOS ACORAZADOS «VALIANT» Y «QUEEN ELIZABETH» ALEJANDRIA: 19 DE DICIEMBRE DE 1941

El «Ark Royal» y el «Barham», hundidos. — Quedan sólo el «Valiant» y el «Queen Elizabeth». — El comandante Forza. — Se organiza el ataque. — Preparativos intensos. — La selección de las dotaciones. — El «Sciré» torna a la mar. — A 2.000 metros de Alejandría. Panetones navideños. — Marceglia hunde el «Queen Elizabeth» y De la Penne el «Valiant». — Martellotta para la destrucción total. — La fallida consecuencia estratégica de la victoria. — Un discurso secreto de Churchill.

El 13 de noviembre de 1941, fue hundido el portaaviones británico «Ark Royal» de 22.000 toneladas, encontrándose a 30 millas de Gibraltar al retorno de una misión de suministro de aviones de caza para Malta, al estallar un solo torpedo en su casco y en pleno día, procedente de un U-Boat (teniente de navío de la Marina alemana Gugenberger).

El 25 de noviembre frente a Sollum, la escuadra inglesa del Mediterráneo Oriental, compuesta por los tres acorazados, el «Barham», buque insignia, el «Queen Elizabeth» y el «Valiant», en misión de guerra con sus correspondientes escoltas, era atacada por otro U-Boat (teniente de navío Von Tiesenhausen). Esta acción merece ser narrada aunque sólo sea brevemente, por la valentía demostrada por la dotación, por su notable efecto, y por las circunstancias de toda suerte que la acompañaron.

En pleno día, Von Tiesenhausen divisaba en su periscopio los tres acorazados navegando en línea de fila, distancia entre buques, 500 metros. Avante a toda fuerza, en inmersión y a rumbo de colisión con el buque insignia. Superada la escolta de destructores, todavía avanzaba para acercarse a distancia tal que por ningún motivo le fallase el lanzamiento.

Efectivamente, llegó a 400 metros del «Barham» y le lanzó los cuatro torpedos de proa. Pocos segundos después, el acorazado, tocado de lleno en los pañoles de municiones, volaba; sus restos también volaron como si fueran pajillas y la nave desaparecía bajo las aguas exactamente seis minutos después, arrastrando consigo 859 hombres de su dotación. Pero a bordo del submarino, las condiciones no eran las mejores para celebrar la victoria. Efectivamente, aligerado de repente el buque del peso de cuatro torpedos, había subido, rápidamente a superficie y, arrastrado por su derrota contra el enemigo, llegó a encontrarse a pocos metros de la proa del «Valiant», segundo buque de la línea inglesa. Desde este buque se disparaba con toda clase de armas contra el submarino. ¡Pero éste se hallaba tan cercano que la artillería, ni aun a la máxima depresión, lograba tocarlo! Con un milagro de habilidad y de suerte, Von Tiesenhausen logró evitar, por pocos metros, el espoloneamiento, metiéndose bajo la proa del «Valiant» y desapareciendo nuevamente bajo el agua con su buque, sin que recibiese ningún daño, regresando después incólume a su base (1).

Debido a estos duros golpes, la escuadra inglesa del Mediterráneo, en noviembre del 41 se había reducido a sólo dos acorazados: el «Queen Elizabeth» y el «Valiant», justo en el momento en que el «Doria» había entrado en servicio

(1) Von Tiesenhausen creyó haber torpedeado, pero no hundido, al acorazado; así lo refirió en su parte de operaciones.

al lado del «Vittorio Veneto» y del «Litorio», juntando la flota de combate italiana cinco acorazados, tres modernizados y dos nuevos y potentísimos; un total nunca superado, ni antes ni ahora.

Para sustraer al peligro de la destrucción los dos acorazados restantes, que llegaron a ser inapreciables, ya que representaban la completa potencia naval inglesa en el Mediterráneo Oriental (el aflujo de refuerzos era impedido por la situación en el Extremo Oriente), fueron rodeados y protegidos en la base de Alejandría por cuantos medios e ingenios defensivos les aconsejó la experiencia habida después de los ataques de la Décima a Suda, Malta y Gibraltar, y tenerlos preservados así, en espera de que llegase el momento más favorable de arriesgarse a salir al mar.

Fue éste el momento elegido por la Décima para renovar el intento sobre Alejandría.

Mientras tanto, había sido destinado al mando de la Décima Flotilla MAS el capitán de fragata Ernesto Forza, oficial capaz y valiente, procedente del mando de la Flotilla MAS de Augusta; debido a una brillante acción realizada en el canal de Sicilia contra un convoy inglés, le habían concedido la medalla de oro al valor militar. Llevaba consigo, además del ascendiente de su valor, una experiencia reciente de la guerra naval con buques sutiles; esta experiencia era utilísima para el empleo de los medios especiales; poseía un activo dinamismo y una concepción antiburocrática en el desarrollo de sus cometidos, además de una excelente preparación teórica y práctica en el empleo de la aviación naval, ya que durante varios años fue observador de aviación y profesor en los cursos de los jóvenes oficiales observadores.

Realizador inteligente, siempre listo para encontrar las mejores soluciones a los problemas que se presentaban de ordinario, buen camarada y siempre alegre, tuvo el mando

de la flotilla hasta el 1 de mayo de 1941; la colaboración entre nosotros fue siempre leal, y permitió un trabajo provechoso.

La operación sobre Alejandría fue preparada con la mejor sagacidad. Lo primero de todo fue el mantenimiento del más completo secreto, coeficiente indispensable del éxito de toda acción y, en particular, de aquellas que contraponen la vulnerabilidad de pocos hombres semidesnudos inmersos en el agua, en la oscuridad de la profundidad del puerto enemigo, a las corazas, a las obstrucciones, a las cien maneras de vigilancia y descubierta, a los miles de personas que, al seguro y bien protegido en los muelles y en los buques, tienes el cometido de avistar y destruir al asaltante.

Se hizo un largo recorrido en el reconocimiento aéreo, a fin de obtener datos y fotografías que permitiesen estar al día en la dislocación de los buques en el interior del puerto y conocer el sistema de protección (obstrucciones de red, etcétera). La preparación del material fue cuidadosísima; los SLC, ya a punto, como se había demostrado durante la última misión en Gibraltar, en la que se llegó a una perfecta eficiencia.

El «Sciré» fue de nuevo designado para la función de «aproximador». No se cambió ningún hombre de la valerosa dotación, ya que estaba tan bien adiestrada en este género de pruebas. Después del consabido período de descanso en el Alto Adige, todos sus componentes se encontraban en las mejores condiciones físicas.

El grupo de pilotos más experimentados había sido ejercitado por mí, a fondo, a realizar trayectos análogos a los que debían recorrer en Alejandría (si bien ellos ignoraban el motivo de los recorridos preestablecidos y los pasos de redes obligatorios); en los entrenamientos nocturnos se reprodujeron las condiciones reales de aquel puerto enemigo, acrecentando en lo posible las dificultades. Así pues, mientras los operadores se entrenaban en dosificar su fuerza según la longitud y la dificultad del recorrido, nosotros recabábamos los elementos necesarios para el estudio del plan de operaciones, y teníamos la posibilidad de verificar, casi como si hubiésemos hecho una superposición sobre el lugar, la modalidad de ejecución, los tiempos necesarios para los diferentes tramos, las inventivas necesarias para superar las dificultades y eludir la búsqueda por parte del enemigo y, por último, el grado de habilidad alcanzado por cada operador.

Un buen día fueron convocados todos; el comandante Forza les dirigió este breve discurso: «Muchachos, necesito tres dotaciones para una misión inminente, acerca de la cual, la única cosa que puedo deciros por ahora es que, a diferencia de las precedentes a Gibraltar, el retorno es muy problemático. ¿Quién quiere participar?» Sin un momento de duda, todos se ofrecieron. En consecuencia, recayó sobre el mando el delicado problema de la elección. Al fin, la terna fue compuesta así: teniente de navío Luigi Durand de la Penne con el cabo buzo Emilio Bianchi; capitán de máquinas Antonio Marceglia con el cabo segundo buzo Spartaco Schergat; capitán de armas navales Vicenzo Martellotta con el cabo buzo Mario Marino.

Esta selección se hizo porque eran los más avezados. De la Penne, más experimentado por las misiones precedentes en Gibraltar, era el jefe del grupo; los demás eran igualmente gallardos, sólidos y decididos tanto en lo espiritual como en lo corporal. Por casualidad, en el grupo se encontraban representados, en los tres oficiales, tres cuerpos diferentes de la Marina: Cuerpo General, Máquinas y Armas Navales.

Como dotación de reserva fueron designados el alférez médico Spaccarelli y el teniente de máquinas Feltrinelli, ambos de la quinta más joven respecto a los precedentes, pero igualmente valerosos.

Consigna de costumbre: mantenimiento absoluto del secreto con quien fuere, compañeros, superiores y, naturalmente, familiares; intensificación de los entrenamientos, ya claramente específicos para aquella misión determinada; reordenamiento de las propias cosas personales, debido a la inminente separación por largo e imprevisible tiempo: eterno en caso de desgracia, de algunos años de cautiverio en el caso más afortunado.

Mientras tanto, todas las ruedas de la máquina se habían puesto en movimiento. Este género de operaciones, para asegurar una buena probabilidad de éxito, deben ser cuidadas en su más mínimo detalle; ha de predisponerse toda una vasta organización; mil detalles a estudiar y a cumplimentar: desde la recogida de datos hidrográficos y meteorológicos hasta las informaciones sobre la vigilancia enemiga; desde las fotografías aéreas del puerto hasta los canales de segura y rapidísima comunicación radio con el submarino para informarlo en el momento de soltar a los operadores, acerca del número y dislocación de los buques en la noche de la operación; desde los correspondientes códigos de cifra hasta la puesta a punto del material a emplear; de la cadena de las órdenes de operaciones al entrenamiento de los operadores, a fin de mantenerlos en las condiciones de máxima eficiencia física para el día establecido; del estudio de la navegación y de la derrota más oportuna para la aproximación del submarino y del forzamiento del puerto por parte de los pilotos, a la búsqueda de nuevos medios, a fin de causar al enemigo el máximo daño cuando hubiese ocasión; en una palabra, exactamente lo contrario de cuanto pueda significar o dar a entender el nombre de «medios de asalto»; nada confiado al azar, los impulsos frenados, nada improvisado; en su lugar, todo calculado fríamente y todos los recursos del ingenio y de la técnica, aprovechados al máximo límite de las posibilidades.

Durante esta fase preparatoria, tuvimos la dolorosa pérdida de un magnífico colaborador: el teniente de navío Sogos del mando de la Décima. Mientras llegaba a Atenas, a fin de tomar acuerdos con las autoridades militares locales, un banal accidente de automóvil segaba su joven y prometedora existencia.

Y finalmente la partida. El 3 de diciembre, el «Sciré» abandona La Spezia, simulando una salida normal de ejercicios, a fin de no levantar la curiosidad entre las dotaciones de otros submarinos de la base.

Mi magnífica, sólida y silenciosa dotación, ignora la meta y no quiere conocerla, puesto que no quiere que sobre ella gravite un secreto difícil de guardar, como todos los secretos; sólo sabe que se trata de otra misión peligrosa, quizá como las precedentes, quizá más; tiene confianza en el comandante y en el propio buque, al que cada uno ha dedicado sus mejores cuidados durante el período de obras, sabiendo bien que del funcionamiento de los órganos de que está compuesto depende el éxito y la vida misma de todos y cada uno.

Apenas fuera del puerto, al anochecer a fin de que sus ojos indiscretos no puedan ver, se aproxima una gabarra: lleva los SLC 221-222-223, que en aquel momento han salido del taller de San Bartolomé, puestos a punto en el modo más perfecto, junto con los trajes y los autorespiradores de los buceadores: los escasos elementos necesarios para transformar tres parejas de hombres en tres máquinas de destrucción.

Los operadores cuidan casi con ternura los propios aparatos. Cada uno tiene el suyo, aquel con el que se ha ejercitado, del que conoce detalles, defectos y caprichos; lo coloca en el correspondiente cilindro (De la Penne a proa, Marceglia y Martellotta a popa) y lo estiban lo mejor que pueden para evitarle choques y averías. Finalmente, con noche cerrada, todo está a punto; saludamos a aquellos mu-

chachos, que alcanzaremos en el último momento en avión, y salimos navegando, bajo el Tino, en la derrota de seguridad del campo minado.

Son las 23 del 3 de diciembre de 1941. Comienza la operación «E A 3», el tercer intento de la Décima Flotilla MAS contra Alejandría y los buques de la escuadra inglesa del Mediterráneo Oriental.

Navegación normal sobre la derrota asignada hasta avistar la costa siciliana: aquí sucede un curioso incidente que vale la pena referir. El semáforo de cabo Peloro hace señales en claro con el Donath (1): «Submarino "Sciré".» ¡Pero esto es una locura! ¿Se quiere que todo el mundo sepa que el «Sciré», el único submarino de la Marina italiana preparado para el transporte de medios de asalto, se encuentra en el mar? ¡Pobre secreto; cuántos esfuerzos inútiles se han hecho para guardarlo! A la altura del faro de San Ranieri (Messina) se aproxima una embarcación de la Comandancia de Marina; me entregan un sobre cerrado; inmediatamente prosigo la navegación. Es Supermarina que me comunica la situación de los buques aliados en el mar para casos de eventuales encuentros. Y Marina de Messina me informa que un submarino enemigo se ha visto pocas horas antes bajo el cabo Armi, lanzando torpedos contra un convoy nuestro.

Debía pasar justo bajo cabo Armi: decido pasar a lo largo y costeo Sicilia hasta la altura de Taormina. Aquí avisto un submarino que parece estar parado. Pongo proa a él (las precauciones no son siempre bastantes) y le doy la señal de reconocimiento. Da una respuesta sin sentido; claramente es enemigo. Dada la situación, los dos en superficie y avistados recíprocamente (noche de luna clara); dadas mis órdenes y el objeto de mi misión, considerando,

(1) Lámpara de señales nocturnas.

en fin, que el enemigo tiene dos cañones y yo ninguno, hago la señal de descubierta a Marina de Messina y hago rumbo directo en demanda de mi meta, hacia el Mediterráneo Oriental. ¿Y él qué hace? ¡Pone rumbo paralelo al mío! Navegamos así, en línea de frente a unos 3.000 metros de distancia, como buenos amigos, durante una hora; después, inesperadamente, lo mismo que se había puesto a navegar paralelo a mí, dio la vuelta y se dirigió a Taormina. ¡Qué extrañas cosas le suceden a quien va por el mar en tiempo de guerra! Al día siguiente, triste espectáculo; navegamos en aguas llenas de detritos y restos de todas clases, entre los cuales numerosos chalecos salvavidas: un convoy nuestro fue sorprendido en días pasados. El 9 llegamos a Lero y entramos en Puerto Lago, que conozco bien, puesto que varios años antes estuve mucho tiempo allí con el «Iride». Una magnífica ensenada natural protegida, por tres lados, por altos montes rocosos, mientras que por el otro se extiende un sonriente pueblecito construido totalmente en los últimos años, con su hotelito, la iglesia, el municipio: un rincón de Italia transportado en esta isla del Egeo. Me atraco al muelle de submarinos en el cuartel de éstos; en seguida viene a mi encuentro Spigai, mi compañero de curso, comandante de la 5.ª Flotilla de submarinos de Lero. Se pone a mi disposición con fraternal camaradería. Como primera medida, hago cubrir con grandes lonas los cilindros del «Sciré»: simulamos ser un submarino de otra base refugiado allí debido a graves averías habidas en combate y que necesita un largo período de obras. Lero está poblada de griegos y todas las precauciones son pocas. Seis técnicos llegados en vuelo, cosa hecha desde Italia, proceden mientras tanto al definitivo alistamiento de los torpedos humanos.

También en vuelo llegan el 12, los operadores. Para ocultarlos a los ojos de todos, se confinan en el buque transporte «Asmara», que se encuentra amarrado en la desierta

bahía de Parteni, en la parte opuesta de la isla; la misma que ha hospedado a la escuadrilla de Faggioni y las lanchitas de Suda. En la calmosa tranquilidad de aquella rada sin distracciones ni peligros, los muchachos pasan las últimas horas que les separan de la prueba; el 13, voy a buscarlos, estudiamos la orden de operaciones minuciosamente, examinamos las últimas fotografías aéreas del puerto y las informaciones recibidas (pocas por ahora); discurrimos también de cosas fútiles, quizá para distraerlos un poco del argumento y motivo en torno al cual se concentran todos nuestros pensamientos desde hace un mes.

Desde Rodas llega a Lero el almirante Biancheri, jefe de la Marina en el Egeo. ¡Desea que hagamos pruebas y experiencias bajo su control, allí, en Porto Lago! Valiéndome de la facultad derivada de mi función de comandante superior en el mar, declino la invitación. El almirante manifiesta su disgusto y la certeza de que «no haremos nada bueno, puesto que estamos escasos de entrenamiento».

No puedo perder tiempo. Estamos en el período favorable de luna, noches totalmente oscuras; los boletines meteorológicos nos son propicios; decido salir el 14 de diciembre. Me mantengo en contacto continuo con las fuerzas llegadas a Atenas el pasado día 9, para dirigir y coordinar los servicios de exploración aérea, informaciones acerca del enemigo, compilación de boletines meteorológicos y comunicación radio con el «Sciré».

La orden de operaciones preveía que una cierta tarde, el «Sciré», debía encontrarse a pocos miles de metros frente al puerto de Alejandría; si como se presume, todo está a oscuras (debido al oscurecimiento) para facilitar al submarino la recalada sobre la costa baja y uniforme y el reconocimiento del puerto (de la exactitud del punto de salida depende, en gran parte, el éxito de la misión de los operadores); estaba previsto que la tarde anterior y la de la acción, nuestros aviones deben bombardear el puerto. El submarino debe largar, pues, a los operadores. Estos, procediendo según derrotas preestablecidas, deberán, llegados a la embocadura del puerto, superar las obstrucciones y dirigirse sobre los blancos que habrán sido asignados por el comandante del «Sciré», habida cuenta de las últimas informaciones que se le retransmitirían por radio. Unidas las cargas a las carenas de los blancos, los operadores deben diseminar un cierto número de bombitas incendiarias flotantes, de las que van provistos. Estas, entrando en función una hora después de las explosiones de las cabezas cargadas, deben provocar el incendio de la nafta que habrán largado los buques averiados; le seguiría el incendio del puerto con todos los buques, los diques flotantes, los depósitos, las instalaciones portuarias...; la principal base enemiga del Mediterráneo Oriental, definitivamente fuera de servicio.

El «Sciré», apenas largados los operadores, debía emprender la ruta de retorno. Se había indicado a los pilotos la zona del interior del puerto que se creía menos vigilada, donde, después de cumplida la operación, deberían dirigirse, y los caminos a seguir para dirigirse en el mínimo tiempo posible fuera de la zona del puerto. También se había previsto la recuperación: en los días posteriores a la acción, el submarino «Zafiro» (comandante Giovanni Lombardi) debía permanecer durante dos noches consecutivas al través de las Bocas del Nilo de Roseta; los operadores que escapasen a la captura inmediata, podían alcanzarlo valiéndose de embarcaciones recuperadas en la costa.

Embarcados los pilotos en la mañana del 14, el «Sciré» se hace al mar dejando Lero. La navegación se desarrolla normalmente, navegación llamada oculta; bajo el agua de día, en superficie sólo de noche, para la carga de baterías y para la regeneración del aire de a bordo. La misión del «Sciré» consiste, como de costumbre, en encontrar el modo de aproximarse lo más posible al puerto enemigo, sin dar

sospechas de su presencia y sin provocar ninguna alarma preventiva. Ser descubierto significa provocar la alarma antisubmarina, lo que impedirá llevar a cabo la misión. Por lo tanto, es necesaria mucha cautela. Y como puede ser descubierto por medio de hidrófonos que oyen los ruidos de a bordo, la navegación debe ser silenciosa, felina.

Las informaciones habidas a la salida, notifican que el puerto de Alejandría, como los demás puertos en tiempo de guerra, está circundado de barrajes de minas. Precisamente, «defensas fijas y móviles averiguadas: a) zona minada de veinte millas por el NW del puerto; b) línea de torpedos dispuesta sobre fondos de treinta brazas en un círculo que tenía un radio de unas seis millas; c) línea de cabos avisadores en una zona más aproximada; d) grupo de torpedos en posiciones conocidas; e) barrajes de redes de no difícil forzamiento; f) línea de vigilancia foránea al exterior de la zona minada».

¿Cómo atravesar todos estos peligros? ¿Y cómo evitar los campos minados, no conociendo las derrotas de seguridad? ¿Y los torpedos? ¿Y los cabos avisadores?

Para alcanzar el objetivo precisa, desde un cierto momento, fiarse de la suerte: no se puede hacer otra cosa. Pero la suerte ayuda, especialmente cuando es difícil su cometido. Por tal razón había decidido que, al alcanzar un fondo de 400 metros (límite probable de los campos minados), deberíamos navegar a cotas no inferiores a 60 metros, suponiendo que las minas, aunque fuesen antisubmarinas, debían estar estabilizadas a profundidades menores; si después el submarino se encontrase con un cable de mina, confiaba que debía resbalar a lo largo del casco, el cual estaba perfectamente liso y despojado de cualquier protuberancia a fin de que, al resbalar el cable, cayese al final inofensivamente a popa. Para evitar el peligro de las minas no había otra cosa que hacer sino, naturalmente, tener fe en la buena suerte.

La otra dificultad consistía en llevar el submarino *exactamente* al punto señalado; es decir, conducir la navegación con la precisión de un proyectista que trabaje con regla y compás, no obstante los desplazamientos provocados por las corrientes submarinas, difícilmente controlables y, sobre todo, la imposibilidad de obtener la situación cuando, al alba del día preestablecido para la operación, el submarino debía sumergirse (para no ser descubierto por la base enemiga) y navegar a cota profunda para evitar las minas, en el momento de soltar a los operadores.

Para la solución de este problema de navegación submarina, se necesita un control seguro de la propia velocidad; trazar y mantener con exactitud la derrota (para eliminar los errores debidos al mal gobierno) y, en fin, determinar la propia situación deducida de las variaciones de cota de los fondos, único elemento hidrográfico observable desde el interior del submarino en inmersión; en ésta estamos en un campo más próximo al arte que a la ciencia de la navegación.

Todo el personal de a bordo me ayuda eficazmente: oficiales, suboficiales, marineros. Cada uno en el sector de sus propias atribuciones, asegura la marcha del servicio y el funcionamiento de la maquinaria, en forma tal que evite cualquier imprevisto que pueda comprometer el éxito de la misión.

Ursano, el segundo comandante, cuida del control general de la vida de a bordo; Benini y Olcese, los dos valientes oficiales destinados en la derrota, me ayudan a seguir la navegación y en el delicado servicio de cifra y comunicaciones; mientras Tajer, jefe del servicio de máquinas y casco, regula el funcionamiento de la maquinaria (motores, batería de acumuladores, aire, etc.) y cuida los servicios correspondientes. Los suboficiales son muy buenos y competentes: Ravera, jefe mecánico, Farina, jefe torpedista, Rapetti, jefe electricista; los radiotelegrafistas se mantienen

en continuo contacto con Roma y Atenas; todos desempeñan sus cometidos a entera satisfacción. No es el último el cocinero (un marino voluntario a este menester; en la vida civil era albañil), verdadero mártir a bordo, las veinticuatro horas del día en pie, alrededor de los pequeños hornos y parrillas eléctricos, con toda clase de mar, a confeccionar con los víveres secos comidas que satisfagan el paladar y el estómago de sesenta personas, bebidas hirvientes para el personal de guardia de noche y robustas refecciones para mantener alta la... moral de los operadores.

Estos, mientras tanto, con mucha calma, acumulan energía en el descanso. De la Penne, con su gran cabeza de cabellos rubios rizados, está perpetuamente tendido en la litera: duerme. Aun en el sueño, de vez en cuando alarga un brazo, introduce la mano en un cajón y extrae un grueso bocado que devora rápidamente. Feliz, se vuelve del otro lado y continúa soñando.

En la otra litera está Martellotta, siempre alegre. ¡Paz y bien!, es su saludo y lo repite en todas las ocasiones; es una frase que conforta. Marceglia, gigantesco, moderado, casi hierático, estudia y lee: rara vez se oye su voz profunda de bajo y, cuando se oye, es una pregunta de orden técnico o una consideración referente a la misión. Feltrinelli, Bianchi, Marino, Schergat, Favale Memoli, cada uno se ha buscado su alojamiento entre el material de a bordo y pasa la jornada en reposo absoluto, el que de vez en cuando rompen por la necesidad de hipernutrirse.

La salud pública está en manos de Spaccarelli, médico, buceador y jefe del servicio de reserva; todos los días somete a los pilotos a un cuidadoso control sanitario; es indispensable llevarlos en óptimas condiciones al día de la operación, ya próximo.

El espíritu de los pilotos está sereno: las dificultades y los peligros, bien presentes en las mentes de cada uno, no los espantan sino que, por el contrario, les aguzan la

voluntad de superarlos; el ansia y la tensión, inevitables, no se manifiestan; las conversaciones se desenvuelven en el tono normal de la calmosa alegría de a bordo; no faltan las ocasiones de jovial hilaridad y de ingeniosas controversias.

Estos muchachos son ciertamente extraordinarios: se preparan a llevar a cabo una acción que requerirá la explotación de todas sus energías físicas y morales y pondrán sus vidas en peligro en todo momento durante horas y horas; una acción en la cual, *en el mejor de los casos*, saldrán prisioneros de guerra, y que tienen el aspecto de un equipo deportivo que se apresta a jugar el consabido partido dominical.

Mientras tanto, el «Sciré», el 16 de diciembre, encapilla marejada gruesa. «Para no someter a un excesivo tormento el material, y sobre todo al personal operador, hago inmersión aún durante la noche, apenas terminada la carga de aire y baterías.» Y el mismo día, «Después de la mar gruesa y la falta de noticias precisas acerca de la consistencia de las unidades enemigas en puerto, decido retrasar la acción veinticuatro horas, llevándola de la noche entre el 17 y el 18 a la noche entre el 18 y el 19» (1).

El 17 de diciembre «dada la situación del buque obtenida y las condiciones meteorológicas que se presentan favorables, decido la acción para la tarde del 18, esperando recibir mientras tanto informaciones precisas acerca de la presencia de buques en puerto». Esperanza rápidamente cumplida: la misma tarde recibíamos, finalmente, con gran alegría de nuestra parte, confirmación de Atenas acerca de la presencia de los dos buques de línea en Alejandría.

¡Y entonces avante! Durante todo el día 18, el «Sciré» navega en zona posiblemente minada, a cota de 60 metros, sobre fondos rápidamente decrecientes a medida que se

(1) De mi parte de operaciones.

aproxima a la costa, arrastrándose sobre el fondo como un carro armado, silencioso e invisible, «controlando continuamente los elementos del movimiento, tomando como base los movimientos del fondo, hasta que se encuentra a las 18,40 en el punto establecido, a 1,3 millas al 356° del faro del muelle de poniente del puerto comercial de Alejandría, a fondo de 15 metros».

Preparativos para la salida inminente. Apenas veo en la exploración periscópica que la oscuridad es total, subo a superficie por el poco tiempo suficiente para poder abrir la escotilla (a flor de agua, como se dice en términos técnicos) y subo a cubierta. Tiempo ideal: noche oscura, mar en calma, cielo sereno.

Frente a mí, cerquísima, está Alejandría: noto algunos edificios característicos y determino la situación del buque: con gran satisfacción compruebo que nos encontramos, con la aproximación del metro, en el punto previsto. ¡Resultado excepcional después de dieciséis horas a ciegas! Inmediatamente después, con los pilotos metidos en sus trajes de buceadores, y el autorespirador puesto, tiene lugar la ceremonia de auspicio; ni abrazos ni palabras: «Comandante —piden—, danos el puntapié de la buena suerte.» Y con este extraño rito, en el cual pongo mucho afán para que mi despedida se sienta bien, comienza la salida.

Salen primero los dos jefes de las dotaciones de reserva: Feltrinelli y Spaccarelli. Tienen el cometido de abrir los portillos de los cilindros a fin de ahorrar a los operadores esta fatiga.

Uno a uno, De la Penne y Bianchi, Marceglia y Schergat, Martellotta y Marino, embutidos en el negro traje, con los movimientos estorbados por el autorespirador, suben la escala y desaparecen en la oscuridad de la noche y el mar. Me poso en el fondo. Pocos minutos después, los hidrófonos revelan que las tres dotaciones se alejan. ¡Que Dios les acompañe y los ayude!

En el interior del submarino esperamos oír los golpes en el casco, señal convenida que nos advierte que, cerrados los portillos de los cilindros ya vacíos, los hombres de reserva están listos para entrar a bordo. Cuando al fin oímos los esperados golpes y emerjo, Feltrinelli me dice con voz quebrada por la emoción, que, no viendo llegar a Spaccarelli, se había acercado a popa a buscarlo; por pura casualidad había tropezado con algo blando que se hallaba en cubierta; al tacto (no olvidemos que la escena se desarrolla bajo el agua y de noche) había reconocido que se trataba del propio Spaccarelli que no daba señales de vida. Rápidamente hago subir a dos buceadores que estaban listos para casos de emergencia; se quita peso a Spaccarelli y se mete escala abajo en el interior. Vuelvo al fondo y hago rumbo de regreso, siguiendo exactamente el recorrido que se había visto era propicio a la ida.

Al pobre Spaccarelli, a quien en seguida se le quitó la máscara, autorespirador y traje, se le puso en una litera; la cara completamente morada, el pulso imperceptible, la respiración inexistente; presenta los síntomas clásicos de muerte por ahogo.

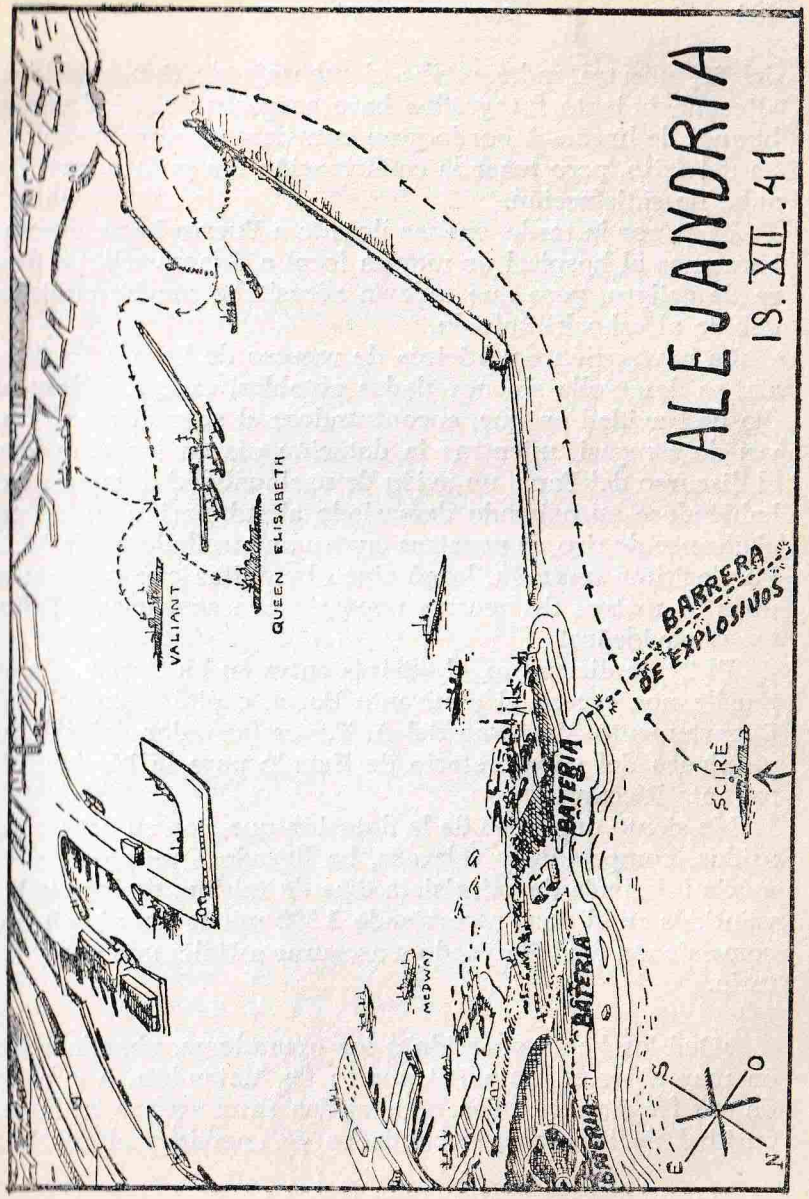
El médico de la expedición no nos era de gran ayuda en aquel momento porque era el mismo ahogado. Dispongo que dos personas le practiquen continuamente la respiración artificial; mientras tanto registro la taquilla de las medicinas, le hago inyectar todas las inyecciones que, según indicaciones de su contenido, parecen poder desarrollar una acción estimulante sobre el corazón y sobre la circulación; otros le aplican oxígeno (el aire de a bordo es decididamente... nocivo al caso); todos los recursos de nuestra modestísima dotación de medicinas, son utilizados para intentar lo que parecía absolutamente imposible: resucitar a un muerto.

Mientras tanto, el «Sciré», en cuyo interior se desarrolla este drama, arrastrándose sobre el fondo, se va alejando

de Alejandría. Evitamos revelar nuestra presencia; la alarma sería fatal a los seis muchachos aventureros, que en aquel momento se encontraban en la fase crucial de su acción. Pero el submarino responde mal a mis órdenes: los portillos de los cilindros de popa han quedado abiertos, lo cual hace difícil mantener la cota y la horizontalidad. Pasadas unas millas, subo a la superficie para cerrarlos. Compruebo que el faro de Ras-el-Tin está encendido; varias luces que antes no había visto señalan la embocadura del puerto; debe ser el tráfico de unidades que entren o que salgan; me alegra el que esto pueda reportar ventajas a los operadores. En cuanto a los cilindros, no pueden cerrarse por avería en las portas.

Continúo entonces la navegación de alejamiento, siempre en inmersión, dado que la zona que atravesamos está considerada como minada. Después de tres horas y media de ininterrumpida respiración artificial, inyecciones varias y oxígeno, nuestro médico, que hasta ahora no ha dado los más ligeros síntomas de vida, emita el primer ronquido: un ronquido de bajo profundo, un ronquido de última respiración. ¡Está vivo y lo salvaremos! Efectivamente, pocas horas después, si bien está en graves condiciones, recobra el uso de la palabra y puede contar cómo, haciendo un esfuerzo titánico para volver a cerrar la porta del cilindro de estribor que se resistía tenazmente a cualquier intento, por efecto de la respiración con oxígeno y sometido a la presión debida a la profundidad, se había desvanecido; por fortuna, cayendo, había permanecido en cubierta y no arrastrado fuera de a bordo, cosa que podía haber sucedido facilísimamente, ya que no había cables ni candeleros (que se habían abolido para evitar que se liasen en ellos los cables de las minas).

Finalmente, la tarde del 19, suponiéndome ya fuera de los campos minados, después de treinta y nueve horas de inmersión, el «Sciré» emerge y se dirige a Lero. La tarde



del 20, nuestra radio recibe el mensaje de Supermarina: «Reconocimiento fotográfico hace sospechar averiados dos buques de línea.» A bordo gran entusiasmo; ninguno dudaba del éxito, pero tener la confirmación tan pronto, nos llenaba de satisfacción.

El 21 por la tarde, apenas llegado a Puerto Lago, desembarcamos al hospital de marina local a Spaccarelli, ya fuera de peligro, pero que todavía necesitaba mucho cuidado debido al «shock» sufrido.

La navegación del «Sciré» de regreso de Lero a La Spezia, se desarrolla sin novedades notables, exceptuándose el día de Navidad en que, encontrándose el submarino al través de Bengasi, mientras la dotación oía en los altavoces el discurso del Papa, un avión de nacionalidad desconocida, habiéndose aproximado demasiado al submarino, entró en el alcance de tiro de nuestras cuatro ametralladoras de 13,2. Por legítima reacción, largó cinco bombitas que cayeron a unos 80 metros de nuestra popa sin consecuencias. ¡Panetones navideños!

El 29 de diciembre, el «Sciré» entra en La Spezia. En el muelle nos espera el almirante Bacci, capitán general del Departamento Marítimo del A. T.; es portador del saludo y aplauso del subsecretario de Estado para la Marina, almirante Riccardi.

Me siento orgulloso de la dotación que, con su actuación asidua, competente y valerosa, ha llevado a puerto el submarino después de veintisiete días de misión, de los cuales veintidós en el mar, recorriendo 3.500 millas sin ningún inconveniente, contribuyendo a asegurar a Italia una gran victoria.

¿Qué les había ocurrido a los operadores, abandonados en mar abierto, fuera del puerto de Alejandría, a caballo de sus frágiles torpedos, sumergidos en el agua y en la oscuridad de la noche, circundados de enemigos al acecho?

Reunidos, las tres dotaciones dejan el submarino y emprenden la navegación según la derrota preestablecida. (Ver carta de la página 181.)

Mar en calma, noche oscura. Algunas luces en el puerto permiten a los operadores controlar la situación, que comprueban es exacta. Prosiguen con tanta calma que, a un cierto momento, como narra De la Penne en su informe: «yendo en anticipo sobre el horario, abrimos el tubo portavíveres y comimos. Estamos a 500 metros del faro de Ras el Tin».

Finalmente llegan frente a las obstrucciones. «Vemos y sentimos hablar a algunas personas que están en la extremidad del muelle; una de ellas se mueve con una lámpara de petróleo encendida. También vemos una gran lancha que cruza silenciosa frente al muelle largando bombas. Las bombas nos molestan bastante.»

Mientras aquellas seis cabezas, que apenas emergen del agua, escrutan frente a sí con toda la tensión de que son capaces, para encontrar un vano en la red, he aquí que de improviso tres destructores ingleses se presentan en la embocadura en espera de entrar en puerto: se encienden las boyas que indican el ingreso, y la obstrucción se abre. Con rápida decisión, sin perder un instante, los tres medios de asalto se infiltran entre los buques enemigos, forzando la entrada; ¡están dentro del puerto! En la maniobra se han perdido de vista unos a otros, pero ya están en las proximidades de los blancos. Estos han sido distribuidos así: a De la Penne, el acorazado «Valiant», a Marceglia el acorazado «Queen Elizabeth», a Martellotta la búsqueda del portaviones; si éste no está en puerto, atacar a un petrolero con la esperanza de que la nafta o bencina que saldrá, extendiéndose sobre las aguas, constituya un magnífico combustible para las bombas incendiarias flotantes que los operadores deberán diseminar, antes de abandonar el torpedo humano. Sigamos ahora las vicisitudes de cada dotación:

DE LA PENNE - BIANCHI. — En el interior del puerto, dada la vuelta a los buques franceses internados y cuya presencia era conocida, De la Penne avista, en el sitio de atraque previsto, la enorme masa oscura de su blanco: el acorazado de 32.000 toneladas «Valiant». Se aproxima a él, encuentra el barraje de red antitorpedo; lo supera *en superficie* «para perder el menor tiempo posible porque mis condiciones físicas, a causa del frío, son tales que temo no poder resistir por mucho tiempo» (su traje hace agua desde que salió del submarino).

La maniobra se logra fácilmente: se encuentra a las 2,19 a 30 metros del «Valiant». Aborda el buque con un leve golpe; al hacer la maniobra para conducirse bajo la carena, el aparato se apesanta y se hunde a 17 metros de agua; De la Penne lo alcanza y comprueba con estupor que no existe indicios de su segundo piloto. Vuelve a superficie a buscarlo, pero no lo encuentra; todo está en calma a bordo y ninguna alarma. Abandonando a Bianchi a su suerte, De la Penne regresa al fondo e intenta poner en movimiento el aparato para llevarlo bajo la carena de la que, mientras tanto, se había alejado. Pero el motor no arranca; una rápida comprobación permite averiguar la causa de la avería: un cablecito de acero se ha enredado en la hélice y es vano cualquier intento para quitarlo.

¿Qué hacer? Solo, con el aparato inmóvil en el fondo, a pocos metros del blanco, De la Penne decide intentar la única maniobra posible: arrastrar el torpedo humano a brazo y, orientándose por la brújula, llevarlo bajo la carena. Y es necesario hacerlo pronto puesto que teme que, de un momento a otro, los centinelas ingleses puedan pescar a su segundo piloto, el cual, probablemente desvanecido, estará flotando en las proximidades...: alarma, bombas submarinas, fallo seguro de la misión suya y de los campañeros, que estarán operando ahora a unos cuantos metros de él. Con todas sus fuerzas, jadeando, sudando, arrastra el

aparato; los cristales de las gafas se empañan, el fango que se levanta le impide leer la brújula, el aliento se hace pesado, la respiración en la máscara dificultosa, pero prosigue y avanza; siente ya próximos los ruidos del buque, en especial el de una bomba alternativa, la cual le sirve de orientación. Con los cuarenta minutos de esfuerzos sobrehumanos, ganando centímetro a centímetro a cada tirón, al fin choca con su cabeza contra el casco. Examen sumario de su situación; debe estar próximo al centro de la carena, zona óptima para provocar el máximo daño posible. Está en el límite de sus fuerzas: las pocas que le quedan las emplea en poner en marcha la espoleta del detonador que ha de provocar la explosión: según las consignas recibidas, la regula a fin de que la detonación ocurra a las 5 en punto (hora italiana, correspondiente a las 06,00 locales). No larga las bombitas incendiarias, porque, al flotar, no revelen la presencia y la posición de la amenaza que ya está allí, bajo la carena, con la espoleta en movimiento. Abandona el aparato en el fondo, bajo el buque, y sube a superficie. Lo primero que hace, apenas está arriba, es quitarse la máscara y la fondea: el aire puro y fresco le da fuerzas y energía; nadando lentamente se aleja del buque. Pero una voz lo llama, un proyector lo ilumina y una ráfaga de ametralladora le da el alto allí. Entonces se dirige hacia el buque y se iza en la boya que amarra de proa al «Valiant». Y es aquí donde encuentra a su segundo piloto Bianchi que, subiendo a superficie como una boya a causa de su desvanecimiento, vuelto en sí, se había escondido en la boya a fin de no disturbar con la alarma el trabajo de su jefe. «A bordo se dicen frases irrisorias, creyendo fallida nuestra misión; hablan de italianos. Hago notar a Bianchi que dentro de dos horas cambiarán de opinión respecto a los italianos.»

Son cerca de las tres y media. Al fin, se aproxima un bote a motor, en el cual embarcan los dos... náufragos que

son conducidos a bordo. Un oficial inglés les pide la identidad, de dónde vienen, expresándoles irónicamente su sentimiento por el fracaso de su misión. Los dos operadores, prisioneros desde este momento, se dan a conocer, entregando sus tarjetas de identidad militar de las que van provistos. Se niegan a responder a otras preguntas. En el bote a motor, separados uno del otro, son conducidos a tierra, a una barraca próxima al faro de Ras el Tin. Primero interrogan a Bianchi: a la salida de la barraca hace señas a De la Penne de no haber hablado. Después le llega el turno a éste: claramente no responde; un inglés, con pistola en mano y muy nervioso, le dice: «Tengo un buen medio de hacerte cantar», en buen italiano. De nuevo es conducido al «Valiant»: son ya las 4.

Lo recibe el comandante, capitán de navío Morgan, que le pregunta dónde está situada la carga. Al negarse a responder los dos, acompañados por el oficial de guardia y escoltados por un piquete armado, son encerrados en un calabozo situado a proa, bajo la línea de flotación, entre las dos torres: no muy lejano del punto de explosión.

Démosle ahora la palabra a De la Penne.

«Los individuos de escolta son muy amables y están más bien pálidos; me dan a beber ron y me ofrecen cigarrillos; tratan de averiguar algo. Mientras tanto, Bianchi se sienta y se adormece. Según las cintas del gorro de los marineros, compruebo que estamos en el «Valiant». Cuando faltan cerca de diez minutos para la explosión, pido hablar con el comandante. Me llevan a popa a su presencia. Le digo que dentro de pocos minutos saltará su buque, que no había nada que hacer, y que si quería podía poner a salvo a su dotación. El comandante me pregunta otra vez dónde he puesto la carga y, como no contesto, hace que me lleven al calabozo. Mientras atravieso los pasillos, oigo los altavoces que dan órdenes para el abandono del buque, el que ha sido atacado por los italianos y veo a la gente que corre hacia

popa. De nuevo encerrado en el calabozo, mientras descendo la escala, le digo a Bianchi que las cosas han ido mal para nosotros y que todo había acabado, pero que podíamos estar satisfechos porque habíamos logrado llevar a cabo la misión, a pesar de todo. Bianchi, sin embargo, no me responde. Lo busco y no logro encontrarlo. Creo que los ingleses, creyendo que yo hablaría, se lo habrían llevado. Pasan algunos minutos (infernales; ¿explotaría la carga?) y ocurre la explosión. El buque sufre una fortísima sacudida. Se apagan las luces y el local se llena de humo. Estoy rodeado de barras y manillas que estaban fijas al techo y que se han caído. No tengo ninguna herida, sólo me duele la rodilla en la que me ha caído un trozo de barra. El buque se escora a babor. Abro un portillo que queda muy próximo al mar, esperando poder salir y escapar. No es posible porque es demasiado pequeño y renuncio al intento. Lo dejo abierto con la esperanza de que pueda ser otra vía de agua. Espero unos minutos. El local se ilumina con la luz que entra por el portillo. Creo prudente no estar más tiempo en este local y, mientras tanto, siento que el buque se apoya en el fondo y que sigue escorándose a babor lentamente. Subo la escala y, encontrando la escotilla abierta, me dirijo a popa; estoy solo. En popa está aún gran parte de la dotación, que se pone en pie a mi paso. Prosigo y me dirijo a ver al comandante. En aquel momento está dando las órdenes para el salvamento del buque. Le pido me diga dónde está mi buzo. No me responde y el oficial de guardia me dice que me calle. El buque se ha escorado unos cuatro o cinco grados y ahora se para. En mi reloj veo que son la 06,15. Me dirijo a popa donde están muchos oficiales y me pongo a mirar al acorazado "Queen Elizabeth" que está a unos 500 metros de nuestra popa.

»La dotación del "Queen Elizabeth" está en la proa. Pasan pocos segundos y también el "Queen Elizabeth" salta. Se eleva sobre el agua unos centímetros y por la chimenea

salen pedazos de hierro, otros objetos y nafta, que llega a nuestra cubierta manchándonos a cuantos estamos en la popa. Se me acerca un oficial que me pide, bajo mi palabra de honor, si hay más cargas bajo el buque. No respondo y, en consecuencia, me vuelven a llevar al calabozo. Después de un cuarto de hora me llevan a la cámara, donde al fin puedo sentarme y donde encuentro a Bianchi. Poco después me embarcan en un bote y me conducen a Ras el Tin.

»Noto que el ancla, que estaba a la pendura a proa, ahora está sumergida. Durante el recorrido, un oficial me pregunta si hemos entrado por la abertura que hay en el muelle. En Ras el Tin nos encierran en dos celdas donde nos tienen hasta la tarde. Pido me lleven al sol porque de nuevo siento mucho frío. Viene un soldado, me toma el pulso y me dice que estoy muy bien.

»A media tarde somos embarcados en una camioneta que nos lleva a un campo de prisioneros en Alejandría. En el campo encontramos a algunos italianos que han oído las explosiones por la mañana. Sin comer, nos tumbamos en tierra y, aunque mojados, dormimos hasta la mañana siguiente. Me llevan a la enfermería debido al golpe sufrido en la rodilla, y algunos enfermeros italianos me dan una magnífica pasta seca. A la mañana siguiente me llevan a El Cairo.» (1)

En 1944, al regresar del cautiverio, se les concedió a De la Penne y a Bianchi la medalla de oro al valor militar. ¿Y quién la pendía en el pecho a De la Penne? El almirante Morgan, entonces comandante del «Valiant» y en aquel momento jefe de la misión aliada en Italia.

(1) Del relato redactado por el teniente de navío Luis de la Penne a su regreso del cautiverio.

MARCEGLIA - SCHERGAT. — «Navegación en conserva con De la Penne, según la derrota preestablecida. Hacia las 24,00, veo encenderse las luces de entrada en el puerto; es evidente que alguna unidad está entrando o saliendo. Fuertes sacudidas en el casco del torpedo humano, como un choque contra algún obstáculo metálico, y violentas contracciones en las piernas: efecto de las cargas submarinas que el enemigo, lanza a la entrada del puerto para evitar visitas desagradables. Enfilamos la entrada, comprobando con viva satisfacción que se han abierto las obstrucciones. Poco después, hacia la una, debemos ladearnos rápidamente para no ser abordados por tres destructores que están entrando en puerto.» Marceglia torna a la derrota asignada, «bien pronto aparece frente a mí el blanco con toda su enorme mole». Alcanza la red antitorpedo y, sin más obstáculos frente a sí, hace inmersión bajo la carena a la altura de la chimenea. Con el auxilio del segundo piloto, Marceglia sigue la maniobra clásica; une las dos quillas de balance del buque con un cabo; en el punto central amarra la cabeza explosiva de su torpedo humano, de forma que quede pendiente cerca de metro y medio del casco; arranca la espoleta. Son las 03,15 (hora italiana).

«En aquel momento trato de analizar mis sensaciones. No estoy emocionado, sino un poco cansado y comienzo a sentir frío. Volvemos al aparato: el buzo me hace señas apremiantes de querer subir a superficie, porque no puede más. Doy aire a la emersión, el aparato trata de separarse del fondo y después comienza la subida, primero lenta y luego acelerada. A fin de evitar una subida a superficie demasiado fuerte, me veo obligado a descargar, pero las burbujas de aire llaman la atención de la guardia de popa que enciende un pequeño proyector y venimos a superficie iluminados por la luz. Nos encorvamos sobre el aparato para ofrecer un blanco mínimo e impedir que los cristales de las gafas de la máscara reflejen la luz. Poco después, el proyec-

tor se apaga; iniciamos el regreso pasando de nuevo frente a la proa; un hombre pasea en el castillo y distingo la brasa del cigarrillo encendido; todo está en calma en el buque. Salimos del recinto de las obstrucciones y finalmente nos quitamos la máscara; hace mucho frío y me rechinan los dientes sin poderlos parar. Nos detenemos de nuevo y esparcimos las bombitas incendiarias después de haber arrancado las espoletas.» (1)

Después se dirigen a la zona de desembarco prescrita; aquella que resultaba la menos vigilada y de más fácil acceso a la ciudad, según el estudio de las cartas y las informaciones.

A poca distancia de tierra, puesta en marcha la espoleta del autodestructor del aparto, lo fondean; a nado alcanzan la ribera, donde se quitan el traje y el autorespirador, éstos son cortados a pedazos y escondidos entre las piedras. Llegan a tierra: son las 04,30; han permanecido en el agua ocho horas exactamente.

Marceglia y Schergat logran salir de la zona portuaria sin ser observados. Haciéndose pasar por marineros franceses, se internan en la ciudad de Alejandría; después de algunas peripecias, se dirigen a la estación para tomar el tren hacia Rosetta y tratar de alcanzar el submarino que se encontraría a diez millas al través, a hora preestablecida, algunas noches después. Pero encuentran la primera dificultad: las libras esterlinas que llevan no están en circulación en Egipto, pierden tiempo en encontrar la forma de cambiarlas, y sólo pueden tomar el tren de la noche. En la Rosetta pasan la noche en una sucia pensión, escapando de varios controles de policía; al día siguiente por la tarde intentan salir al mar, pero, detenidos por la policía egipcia, son reconocidos y consignados a la autoridad de la Marina inglesa. Y así se frustra el intento de huir del cautiverio.

(1) De una relación del capitán de máquinas Antonio Marceglia.

La misión de Marceglia puede definirse como «perfecta», es decir, la que ha tenido una ejecución exacta en todas sus fases sin la intervención de lo imprevisto. En una carta que me escribió algunos años después, se expresa así: «Como ve, comandante, nuestra acción no ha tenido nada de heroico y su éxito se debe solamente a la preparación, a las condiciones particularmente favorables en que se ha desarrollado y, sobre todo, a la voluntad de obtener el éxito a cualquier precio.»

Preparación, voluntad y suerte premiados con la medalla de oro al valor militar para Marceglia y para Schergat a su regreso del cautiverio.

MARTELLOTTA - MARINO. — Dice Martellotta en su parte: «A bordo del submarino "Sciré" a las 16,30 del 18 de diciembre de 1941, recibo del comandante Borghese la siguiente orden de operaciones: "Atacar un gran petrolero cargado y diseminar en las inmediaciones las seis bombitas incendiarias."

»La presencia señalada en el puerto de Alejandría de doce petroleros cargados con un total de 120.000 toneladas de nafta, revelaba claramente la gran importancia de la orden recibida: el incendio que podía haber tenido lugar hubiese sido de proporciones tales como para provocar la completa destrucción del mismo puerto, con todas las unidades presentes, y de todas sus instalaciones.

»Sin embargo, no puedo por menos que responder: "Comandante, yo obedezco, pero me permite hacerle presente que hubiera sido mi ambición y la de mi buzo atacar un buque de guerra."

»El comandante acoge esta observación mía con una sonrisa y, para contentarme, puesto que tenía noticias del posible regreso a puerto de un portaaviones, modifica como sigue la precedente orden de operaciones: "buscar en sus dos puntos normales de amarrar a los portaaviones y ata-

carlos en caso de encontrarlos; en caso contrario, dirigirse a otro blanco cualquiera constituido por unidad militar y atacar un gran petrolero cargado, disponiendo en sus proximidades las seis bombitas incendiarias".»

Martellotta encuentra algunas dificultades al abrir la porta del cilindro, llama en su ayuda a Spaccarelli (en el impedimento por el cual Spaccarelli sufrirá la aventura que hemos ya narrado) y finalmente reunido con las otras dos dotaciones, realiza con ellos la navegación hasta llegar a las obstrucciones.

«Siento el estallido de las bombitas submarinas, advierto una fuerte presión en las piernas, como si éstas fuesen oprimidas por algo pesado contra el aparato. Me pongo la máscara y, para evitar la dañosa influencia de las frecuentes explosiones sobre las partes vitales del cuerpo, me pliego en forma de quedar bajo el agua, pero con el corazón, pulmones y cabeza fuera. Le digo a mi buzo Marino que también él se ponga la máscara y se instale en una posición similar a la mía, pero hacia popa, puesto que yo no puedo hacer nada hacia aquella parte, ocupado como estaba de mirar a proa y con la máscara que sólo me consentía un limitado sector de visibilidad.

»Así llegamos a la bocana del puerto... A la altura de la cabeza del muelle nos encontramos, como ya nos esperábamos, con la obstrucción que está abierta.

»Avanzamos lentísisamente. De repente, el buzo Marino me da un golpe en la espalda y me dice: "Todo a estribor." Rápidamente meto a la banda indicada aumentando la velocidad, pero el aparato se abate sobre el flotador de la obstrucción fija interna, arrastrado por la onda de proa de un buque que, alcanzándome, está entrando en puerto. Es un destructor con las luces apagadas y que navega a unos diez nudos; siento perfectamente los ruidos de cadenas sobre su proa y entreveo la gente que se mueve en cubierta, preparándose para la maniobra de amarre. Son

las 00,30 del 19 de diciembre. Pongo en movimiento el aparato y, aprovechándome de la onda provocado por el segundo destructor que entra, enfilo el puerto en superficie, pasando a unos 20 metros de la embarcación de guardia.»

Martellotta, por lo tanto, se mete en el interior del puerto; busca los portaaviones en sus dos sitios de amarre; y no los encuentra (y efectivamente, aquella noche no estaban).

En su lugar avista un gran buque de guerra; creyéndolo un acorazado inicia el ataque; pero se da cuenta cuando ya está abajo de que se trata de un crucero y, contra su voluntad, acordándose de las órdenes recibidas, renuncia al ataque; mientras se aleja del pasamanos de popa, es iluminado con una lámpara de bolsillo desde a bordo; momentos de inmovilidad absoluta durante los cuales parece que también el corazón se detiene; después, la linterna se apaga. Se dirige a la zona de los petroleros. Martellotta comienza a resentirse del esfuerzo: dolor de cabeza y principios de vómito; no puede tener más entre los labios el bocado; se levanta la máscara navegando en superficie. He aquí los petroleros: «Veo uno grande y cargado, apreciándole en 16.000 toneladas.» No pudiendo sumergirse, decide llevar a cabo el ataque desde la superficie; Martellotta tiene el torpedo humano bajo la popa del petrolero mientras el segundo piloto, Marino, aplica la carga bajo el casco. A las 02,55 se ponen en marcha las espoletas. Mientras se realiza esta operación, un destructor atraca al petrolero atacado. «Cuando Marino lo ve al regresar a superficie, dice: "Esperemos que se quede aquí tres horas todavía, y así volará él también." Nos retiramos para diseminar las bombitas incendiarias; lo hacemos después de haber puesto en marcha las espoletas, a unos cien metros del petrolero y a unos veinte metros una de la otra.»

Cumplida así íntegramente la misión, se inicia la fase final; el intento de ponerse a salvo para no caer en manos

del enemigo. El desembarco en la zona preestablecida sucede regularmente, con la previa destrucción de los autorespiradores, de los trajes de buceador y del fondeo del torpedo humano con la espoleta de autodestrucción en movimiento. Toman tierra.

«Con Marino, me dirijo entonces a salir del puerto y entrar en la ciudad: somos parados y arrestados en una barrera por unos guardias de aduana y policías egipcios, que llaman también a un alférez y seis soldados de la infantería de marina inglesa. Somos conducidos a una oficina donde encontramos dos tenientes de la policía egipcia que empiezan a interrogarnos; respondo de la forma más evasiva e incongruente posible a las preguntas que me hacen; llega un capitán de fragata inglés y le pide al más antiguo de los oficiales egipcios que seamos consignados a él. Estos se niegan por falta de autorización del propio Gobierno ya que, siendo italianos como se demostraba en los documentos hallados en nuestros bolsillos, decían que, no estando Egipto en guerra con Italia, tenían necesidad de instrucciones especiales.

»El comandante inglés, habida autorización del Almirantazgo, pide personalmente al Gobierno egipcio tales instrucciones, y obtiene que seamos consignados a él.

»Mi reloj submarino está sobre la mesa, junto con otros objetos requisados, y no lo pierdo de vista. Poco después de las 05,54 se siente una fuerte explosión que hace temblar el local. Algunos momentos después, mientras salimos en automóvil para seguir al oficial inglés, se siente una segunda explosión más lejana y más tardía y, mientras el automóvil caminaba, una tercera. En el mando de Marina de Ras el Tin, sufrimos un breve interrogatorio en términos bastantes cordiales y después nos envían al campo de concentración para prisioneros de guerra en El Cairo.» (1)

(1) Del parte del capitán de armas navales Vincenzo Martellotta.

«Tanto el petrolero "Sagona" de 7.750 toneladas como el destructor, fueron gravemente averiados; el "Sagona" sufrió una gran falla a popa y averías en la hélice y timón; las averías en el destructor "Jervis", de 1.690 toneladas, lo retuvieron en dique durante un mes.» (2)

También a Martellotta y a Marino a su regreso del cautiverio se les confirió la medalla de oro al valor militar.

El boletín de guerra n.° 585 del 8 de enero de 1942, daba cuenta del éxito de la operación en las siguientes frases:

«En la noche del 18 de diciembre, medios de asalto de la Marina Real, que penetraron en el puerto de Alejandría, atacaron dos buques de línea ingleses allí amarrados. De momento sólo ha sido confirmado que un acorazado, tipo "Valiant", ha sido gravemente averiado, entrando seguidamente en dique, donde se encuentra en la actualidad.»

El siguiente boletín, n.° 586 del 9 de enero, completaba así la noticia:

«En la acción desarrollada por los medios de asalto de la Marina Real en el puerto de Alejandría, anunciada en el boletín de ayer, se sabe que, además de las averías causadas al "Valiant", fue averiado también un segundo acorazado tipo "Barham".»

En tales modestos términos era anunciada una victoria naval que no tiene parangón con ninguna otra habida en la guerra, por la perfección de la ejecución y por sus resultados estratégicos. Al precio de seis prisioneros se había hundido, además de un gran petrolero, dos acorazados de treinta y dos mil toneladas, los últimos que los ingleses poseían en el Mediterráneo. Desgarrados por los explosivos colocados personalmente bajo las carenas por los hombres de la Décima Flotilla MAS, los buques ingleses fueron más tarde recuperados con gran dispendio de energías y medios;

(2) Cunningham: «A sailor's odyssey». Hutchinson, 1951.

reparados lo mejor posible en lejanos arsenales, volvieron a entrar en actividad; pero no prestaron más servicios útiles en la guerra, y, después del cese de las hostilidades, se les envió pronto al desguace.

La pérdida del «Valiant» y del «Queen Elizabeth», seguida a los del «Ark Royal» y el «Barham» en el Mediterráneo, fue casi contemporánea a la destrucción del «Repulse» y del novísimo «Prince of Wales» en Indonesia por obra de los aviadores japoneses (10 de diciembre de 1941). Creó una gravísima crisis a la Marina inglesa, que sólo fue superada mucho tiempo después, gracias a la intervención americana.

Cambió la situación estratégica mediterránea; por primera (y última) vez en el curso de la guerra, la Marina italiana se encontró en clara superioridad, consiguiendo el poder naval en el Mediterráneo; por lo tanto, pudo volver a emprender, prácticamente sin contrincantes, el aprovisionamiento de sus ejércitos de ultramar y llevar a cabo el transporte a Libia del «Africa Korps» alemán, lo que permitió batir, algunos meses después, al ejército inglés, alejándolo de la Cirenaica.

Y se pudo hacer algo mejor: fue tal nuestra superioridad naval en aquel período que se pudo hacer un ataque directo contra el perno de la guerra mediterránea (y quizá no sólo mediterránea) esto es, Malta. Un cuerpo de desembarco transportado por un convoy protegido por toda la flota italiana, con nuestros acorazados contra *ninguno* inglés, hubiera eliminado aquel obstáculo, en el corazón del Mediterráneo, que tanto daño había causado y tantísimo habría de infligir. Así se hubieran superado las dificultades en que, desde meses, se debatía la Marina italiana para aprovisionar nuestro Ejército en Africa.

Dada la desproporción de las fuerzas navales, la operación se habría logrado, aunque fuese con pérdidas notables. Eliminada así la espina transversal de nuestras vías de comunicación a través del Mediterráneo, la ocupación de Egipto no era más que una cuestión de tiempo, con las incalculables consecuencias que habría producido tal acontecimiento.

A mi parecer, la responsabilidad de desaprovechar tan magnífica oportunidad recae en el Estado Mayor General italiano, y más aún sobre el Cuartel General alemán que, negando los aviones y el petróleo necesarios, «demostró una vez más su desprecio por el poder naval en la conducción general de la guerra, y, en particular, la importancia del Mediterráneo en el cuadro general de todo el conflicto» (1).

Por lo tanto, la gran victoria de Alejandría, sólo se aprovechó en parte: se dejó tiempo al enemigo para hacer fluir en el Mediterráneo refuerzos navales y aéreos, tanto que, algunos meses después, la situación había cambiado nuevamente en contra nuestra; y siempre fue empeorando hasta la caída total, representada con suma evidencia, del Africa Septentrional (mayo de 1943).

Pero la gravedad del riesgo sufrido por el enemigo debido a nuestra acción en Alejandría, que claramente lo fue, puesto que estuvimos a punto de obtener la victoria decisiva, mejor que nosotros lo dijeron aquellos que lo advirtieron con más intensidad y fueron los que condujeron la guerra desde el otro lado: Churchill. En su discurso en la Cámara de los Comunes, reunida en sesión secreta el 23 de abril de 1942, después de haber anunciado la pérdida del «Ark Royal», del «Barham», «Repulse» y del «Prince of Wales», continuaba así: «Estábamos por sufrir otro golpe. En el alba del 19 de diciembre, media docena de italianos que endosaban escafandras de forma no conocida, fueron capturados mientras nadaban en el puerto de Alejandría. Siempre se habían tomado precauciones extremas en el pa-

(1) Del parte del almirante Weichold, oficial alemán de enlace con Supermarina, presentado a los angloamericanos después de la guerra.

sado contra los diferentes tipos de "hombres torpedo" o de submarinos tripulados por un solo hombre, que habían intentado penetrar en nuestros puertos. No sólo existían redes y otros barrajes, sino también cargas submarinas que se hacían explotar de vez en cuando en las derrotas de seguridad.

»A pesar de ello, estos hombres habían logrado penetrar en el puerto. Cuatro horas después se verificaron las explosiones en las quillas del "Valiant" y del "Queen Elizabeth", provocadas por bombas adhesivas, aplicadas con extraordinario valor e ingenio, cuyo efecto fue abrir grandes brechas en la carenas de los dos buques y de inundar varios compartimientos estancos, dejando fuera de servicio ambos buques durante varios meses.

»Uno de estos buques pronto estará listo, y el otro está en el dique flotante de Alejandría, lo cual constituye un constante reclamo para los ataque aéreos enemigos.

»Así, tampoco tenemos en el Mediterráneo ningún buque de línea. El "Barham" fue hundido, y ahora tanto el "Valiant" como el "Queen Elizabeth" han sido puestos fuera de combate. Ambos, estando en diques flotantes, desde lo alto parecen estar en magníficas condiciones. Durante mucho tiempo, el enemigo no se dio cuenta de su éxito (los boletines de guerra italianos de los que se ha hecho mención anteriormente, desmienten esta observación. — Nota del autor) y ahora es cuando creo oportuno comunicarlo a la Cámara en sesión secreta.

»La flota italiana posee cuatro o cinco acorazados, varias veces reparados, de la clase del nuevo acorazado "Littorio" o de otros modernizados... Para defender del mar el Valle del Nilo, han quedado submarinos y destructores con algunos cruceros y, naturalmente, las fuerzas aéreas de las bases litoráneas. Por esta razón ha sido necesario transferir una parte de nuestros portaaviones y de nuestros aeroplanos desde las costas meridionales y orientales de Inglaterra

a las playas del norte de Africa, donde llegaron con prontitud.»

La condecoración de la Orden Militar de Savoya, que me fue concedida «motu propio» por el rey a continuación de la acción de Alejandría, fue acompañada de la siguiente motivación:

«Comandante del submarino asignado a la Décima Flotilla MAS para las operaciones con medios especiales de asalto, después de haber realizado con éxito tres difíciles y audaces empresas, estudiaba y preparaba con una técnica perfecta y sagaz una cuarta operación para forzar otra base enemiga. Con su submarino se aproximaba al puerto fortificado, afrontando con fría determinación los riesgos inherentes a la defensa y a la vigilancia del enemigo, para introducir los medios de asalto en las mejores condiciones para el forzamiento de la base enemiga. Lanzaba seguidamente los medios de asalto a la acción que fue coronada por un brillante éxito, habiendo causado graves averías a dos acorazados enemigos.»

PRIMAVERA DE 1942: LAS LANCHITAS EN EL ASEDIO DE MALTA. EL «AMBRA» EN ALEJANDRIA

Dejo el «Sciré». — La decisión de la dotación: seguir. — El comandante Zelich. — 2 de abril del 42: El duque de Aosta nos condecora. — Un episodio de camaradería marinera del teniente de navío Ungarelli. — Preparativos para el desembarco en Malta: la fuerza especial del almirante Tur. — Un reconocimiento a nado. — La heroica muerte de Borg Pisani. — De nuevo en Alejandría: un proyecto audaz. — La misión del comandante Arillo con el submarino «Ambra». — Es más fácil que nuestros medios se aproximen a Alejandría que a los aviones ir a fotografiarla.

Después de la operación de Alejandría en diciembre de 1941, me llegó del Ministerio la orden de dejar el mando del «Sciré» para dedicar toda mi actividad a la Décima, con el encargo, explicado anteriormente, de ser jefe de la Sección submarina. La Flotilla se desarrollaba cada vez más: estudio, construcción y empleo de nuevas armas, gran aumento de personal, proyecto de operaciones de mayor envergadura a distancias cada vez mayores; extensión de sus cometidos a nuevos sectores: conjunto de actividades que absorbía por entero la obra de pocos oficiales experimentados y competentes en este ramo particular. Estas fueron las consideraciones que me fueron expuestas por el Ministerio a mi disciplinado intento de no dejar el «Sciré»; me daba

perfecta cuenta del fundamento de todas estas razones. «Por otra parte —me comunicaron del Ministerio—, al mando del "Sciré" ha realizado cinco misiones; cuatro en Gibraltar y una en Alejandría, todas llevadas a cabo con éxito. Usted ha abierto el camino, o sea, en disponer el submarino para este empleo particular y que, con mejor técnica, ha transformado usted en un medio de guerra notablemente más eficaz de cuanto lo fuera por su construcción, sea por haber logrado un alto grado de adiestramiento de la dotación, sea, en fin, en el estudio y conducción de las derrotas y modalidad de navegación que le han consentido llevar al "Sciré", con regularidad y precisión, a distancias muy próximas a los más aguerridos y vigilados puertos enemigos, eludiendo las crecientes medidas defensivas. Es hora de que le sustituyan otros oficiales en este cometido y de que usted dedique toda su actividad y los frutos de su experiencia a la Flotilla.»

Al obedecer, pedí al Ministerio que se le concediese a cada miembro de la dotación del «Sciré» que lo desease, el desembarcar y ocupar otro destino; me desagradaba la idea de abandonar la dotación que había convivido conmigo los riesgos de las misiones precedentes, y a la que estaba ligado por un sentimiento de fraternal afecto, dejándola correr la suerte de nuevas y peligrosas empresas mientras yo me encontraba seguro en tierra. Me hicieron caso y, en una jornada para mí inolvidable, comuniqué la noticia al «Sciré». «Deseo desembarcar —les dije—, por indeclinable orden superior; los dejo con el máximo sentimiento. Aquellos que deseen nuevo destino, ciertamente de menor riesgo, pueden pedirlo.» Todos ellos habían cumplido en exceso con su deber y la Marina lo reconocía y les daba esta oportunidad. Pero una vez más, la dotación del «Sciré» debía dar una luminosa prueba de su espíritu de sacrificio y de su profundo cumplimiento del deber. Salvo poquísimas excepciones, todos pidieron permanecer a bordo. «Comandante, nos desagrada profundamente que nos deje, y le agradecemos que haya pensado en darnos la oportunidad de desembarcar. Pero entre la seguridad que pueda ofrecernos cualquier otro destino y el acatamiento a nuestro viejo barco, no lo dudamos: pedimos permanecer en el "Sciré".»

Así Tajer, el competentísimo capitán de máquinas, casado hacía pocos meses, así Benini y Olcese, los dos oficiales del Cuerpo General que tan valiosa cooperación me habían proporcionado en la condución de las navegaciones, buenos, modestos y calmosos en todas las circunstancias; así el mecánico Ravera, el electricista Rapetti, el torpedista Farina, el sargento radiotelegrafista Lodati, el contramaestre Barbieri, el cabo torpedista Canali, magníficos suboficiales en los cuales había depositado mi confianza más absoluta, y que en esta ocasión demostraron merecerla ampliamente; y así también la casi totalidad de los marineros. La meditada y consciente decisión de la dotación que no quiere abandonar su buque expuesto a peligros y a operaciones siempre mayores, presintiendo el probable epílogo de una lucha en la cual la suerte fue desafiada muchas veces, victoriosamente logradas además, es un magnífico ejemplo de valor colectivo: es la calidad que sirve de base para medir el valor de los pueblos y las naciones.

Tengo frente a mis ojos la visión de mis hombres, formados en el muelle de la Valeria en el arsenal de La Spezia, el 2 de abril de 1942, para la entrega de las condecoraciones al valor. Tres dotaciones estaban presente: la del «Sciré» al centro y, a los lados, las dos dotaciones germánicas de Gugenberger y de Von Tiesenhausen, que hundieron respectivamente al portaaviones «Ark Royal» y al acorazado «Barham». Las condecoraciones fueron impuestas en nombre del rey por el almirante Aimone de Savoya, duque de Aosta. Amarrados unos junto a otros, con el «Sciré» en el medio, banderas al viento, los tres submarinos victoriosos parecían participar también en la ceremonia, en virtud de aquella li-

gazón indecible, pero fuertemente sentida, que existe entre la dotación y su buque.

Rito simple y militar; no se ha admitido al público. Lectura de las motivaciones: cada marinero recibe sus condecoraciones. Los del «Sciré» recibieron cuatro cada uno por las cuatro misiones que llevaron a cabo; había sido mi deseo, expresado al Ministerio y concedido por éste, que fueran condecorados todos los individuos; siendo colectivo el esfuerzo para llevar a cabo una misión, colectiva debía de ser la recompensa.

Está vivo en mi memoria el recuerdo de mis marineros, felices en ostentar sus medallas (por tradición se llevan durante todo el día en que se les condecora; después se sustituyen por las cintas), sencillos y serenos en el momento de recibir las condecoraciones del príncipe real, así como eran sencillos y serenos en el cumplimiento de los más arduos quehaceres de a bordo en el curso de las misiones, aun en los momentos de mayor tensión.

El mando del «Sciré» se lo dieron al capitán de corbeta Bruno Zelich, mi compañero de curso, valiente oficial y submarinista de gran experiencia y capacidad profesional, elegido por sus dotes entre los no muchos comandantes de submarinos que habían manifestado el deseo de cubrir la vacante.

Hecha la presentación del nuevo comandante, del cual muchos recordarán la fisonomía triste y simpática, puesto que fue el protagonista de la película «Alfa Tan», saludé con mis más sinceros deseos a los marineros, que, en la ocasión, quisieron regalarme la fotografía del «Sciré» con el nombre de todos grabado, y después de darme el saludo a la voz, hice una última visita al submarino que había sometido a tantas pruebas; finalmente, con dolor de corazón, me fui. Nunca más vería al «Sciré» ni a ninguno de los que en él había dejado.

En el cuadro de las actividades de nuestras fuerzas armadas, entraba el intensificar el asedio a la isla de Malta; a principios del 42, fue destacada a Augusta una escuadrilla de lanchas torpederas al mando del alférez de navío Ongarillo Ungarelli, con el objetivo de realizar emboscadas nocturnas frente a los accesos del puerto de La Valetta, creando en las proximidades de la isla un obstáculo que debía añadirse a los otros muchos que debían sufrir los buques de aprovisionamiento que se hiciesen camino. Fueron decenas y decenas de horas de acecho a pocos centenares de metros de la costa enemiga, las noches que lo permitía el estado de la mar; la audacia de los pilotos era tal que, en la espera de los blancos, solían amarrar las lanchitas a las boyas que señalaban el acceso a las derrotas de seguridad del puerto. En varias ocasiones se encontraron unidades de patrulla, siendo hundidas valerosamente, pero ningún buque se puso a tiro jamás. En una de estas misiones Ungarelli realizó un gesto de valerosa camaradería marinera: habiéndose incendiado un MTSM por tiro de avión enemigo y herido el piloto, Ungarelli, sin dudarlo, se le atracó con su lanchita sin mirar el peligro que corría, debido a la posible explosión inminente del depósito de gasolina y de la carga del torpedo, logrando poner a salvo al cabo segundo mecánico Minelli, herido, y alejarse un momento antes de que la embarcación alcanzada explotase, desapareciendo en una nube de fuego y de humo. Por esta acción, Ungarelli mereció la medalla de plata al valor militar.

En la primavera del 42, las misiones de la escuadrilla de la Décima destacada en Augusta se multiplicaron y tomaron nuevos aspectos. Efectivamente, estaban en curso en aquel tiempo los preparativos para la ocupación por la fuerza de la isla de Malta, ya suavizada por los continuos bombardeos aéreos y extenuada por los asedios de nuestras fuerzas de aire y mar, que prácticamente impedían los aprovisionamientos. A este objeto se estaba preparando un cuerpo es-

pecial bajo el mando del almirante Tur. Además de los correspondientes buques de desembarco, formaban parte secciones de marineros bien pertrechados, los cuales debían asaltar la isla desde la mar, de paracaidistas que debían caer desde el cielo, y algunas divisiones del Ejército y la milicia que debían completar la ocupación iniciada con el desembarco de los marineros.

Entre la Fuerza Especial del almirante Tur y la Décima se estrecharon los lazos de las relaciones de colaboración; los paracaidistas nadadores del capitán Buttazzoni de aquella sección y nuestros nadadores del Grupo Gamma, eran los elementos de conjunción entre las dos organizaciones. Nace así una fraternidad de armas e intenciones que debía producir magníficos frutos en varias acciones desarrolladas en común.

Debido a la petición del mando de la Fuerza Especial, fue llamada la Décima a un nuevo servicio: la identificación del plan de las defensas fijas y móviles de la isla de Malta. Se trata de aproximarse a Malta con los diferentes medios que constituían nuestra especialidad, a fin de averiguar cuáles eran las defensas fijas en servicio y conocer la vigilancia y la reacción adversaria a los intentos de aproximación.

El cometido fue desempeñado con valor y brillantez por algunos de nuestros pilotos de superficie: Ungarelli, el teniente de navío Giuseppe Cosulich, el alférez de fragata Fracassini y varios otros. Con sus minúsculas embarcaciones hicieron varias veces el periplo de la isla, aproximándose en algunas ocasiones hasta pocas decenas de metros de la costa, tomando esquemas y datos útiles para la preparación de la compleja acción de desembarco.

En el cuadro de esta actividad, merecen ser recordadas particularmente dos misiones.

El 18 de mayo se llevaba a cabo una acción en la que tomaba parte el torpedero «Abba» y una sección de MAS (teniente de navío Freschi), en apoyo de las lanchitas torpederas n. 218 (teniente de navío Cosulich, cabo segundo motorista naval Aldo Pia) y n. 214 (alférez de navío Ungarelli y cabo segundo motorista naval Arnaldo de Angeli).

Cosulich transportaba un nadador de la Décima a la bahía de Marsa Scala, en la costa NE de Malta; el voluntario debía realizar un reconocimiento a nado a distancia mínima de la costa, para verificar la existencia de obstrucciones, redes con pinchos, nidos de ametralladora, puestos de observación, puestos de artillería, etc., etc., y luego retornar a la embarcación a fin de referir cuánto había visto. Para desempeñar este cometido fue elegido el buzo Giuseppe Guglielmo de nuestro Grupo Gamma. La misión tuvo un resultado regular: Cosulich, con su lancha, penetró en la bahía de Marsa Scala; Guglielmo se metió en la mar e inició el reconocimiento explorando la ensenada metro por metro, echado sobre una almadía de aire y bogando con los brazos. Era éste uno de los cometidos de nuestros nadadores. Después de algún tiempo, para darse mejor cuenta de algunos particulares, se metió en la costa y, poniendo la almadía vacía de aire bajo el brazo, hizo una pequeña exploración terrestre identificando cuanto le interesaba. Después de regresar a la mar y terminada la exploración, no logró encontrar la lancha, si bien Cosulich, que debía permanecer hasta las 03,15, prolongó la espera hasta las 04,10, cuando ya se había iniciado el crepúsculo. Ya amanecido, Guglielmo se vio obligado a ponerse a salvo en tierra, donde fue capturado por los ingleses. Cosulich regresó normalmente a la base, sin Guglielmo, naturalmente, y pudo proporcionar útiles informes sobre lo que había observado.

Aquella misma noche, Ungarelli, partiendo de Sicilia, embarcaba en su medio de asalto a Carmelo Borg Pisani, un estudiante maltés de elevados sentimientos italianos, el cual se ofreció voluntariamente para rellenar graves lagunas de nuestras informaciones. Desembarcado en Malta, debía proporcionar, por medio de una radio transmisora, las noticias

necesarias para la condución de las operaciones de desembarco. La empresa de Ungarelli se logró perfectamente. Pasando por oriente, costeó la isla y se dirigió al sudoeste de Malta donde, debido a las altas paredes de la costa, se suponía que la vigilancia fuese menos intensa. A 150 metros de la costa, en la zona establecida, Borg Pisani, con la radio transmisora y el poco equipo necesario, dejó la embarcación y con un botecito neumático alcanzó normalmente la isla. Ungarelli regresó a la base; de Borg Pisani se supo que fue capturado en seguida por los ingleses y que, después de cinco meses de interrogatorios, fue procesado y condenado a muerte. El 28 de noviembre fue ahorcado. En la puerta de su celda ha dejado su testamento escrito en italiano con un carbón: «Los siervos y los viles no son gratos a Dios». A su memoria, se le concedió la medalla de oro al valor militar.

Mientras la escuadrilla de Augusta prosigue en el tenaz asedio de Malta, con frecuentes misiones que, si bien no tienen el mérito de un éxito clamoroso, exigen, al menos por parte de los pilotos, una prueba constante de valor y bravura marineros, la Décima Flotilla MAS desarrolla una intensa actividad en otros sectores.

En aquellos tiempos se constituyó la «Inspección general de los MAS», con el cometido de disciplinar y coordinar la actividad en todas las flotillas de MAS, lanchas torpederas y «vedettes»; la Décima Flotilla pasó a su dependencia. El almirante Aimone de Savoya Aosta, inspector general, que desde el nacimento de estas embarcaciones había seguido su evolución con creciente simpatía, prestándoles su ayuda personal, llega a ser nuestro «alto protector» con grandes ventajas, en especial en el campo de los valores morales, predominantes sobre los otros en el delicado arte del mando de nuestros voluntarios.

Mientras tanto, se seguía con mucha atención la situación de los dos acorazados atacados en Alejandría, y cuya información era proporcionada por el reconocimiento aéreo. Una fotografía sacada el mismo día 19 de diciembre, pocas horas después de la explosión de la carga, y examinada por mí al regreso de la operación, nos había informado claramente acerca de los resultados logrados; uno de los buques estaba escorado y apoyado en el fondo, con la popa a flor de agua; el otro, también apoyado en el fondo, tenía atracados a lo largo de todos sus costados bateas, botes, cisternas, y hasta un submarino; evidentemente estaba desembarcando materiales para aligerar su peso. Fotografías posteriores mostraron que el «Queen Elizabeth» estaba en fase de reparación y después fue colocado en el gran dique flotante del puerto de Alejandría.

En abril se supo que, reparado el buque muy a la ligera, debía de dejar pronto el puerto para dirigirse a un lejano arsenal a fin de ser sometido a grandes reparaciones; entonces creímos llegado el momento de intentar una acción con objeto de dar al traste con tales propósitos.

El plan se concibió así: siguiendo la derrota del «Sciré», debía acercarse un submarino y llevar tres torpedos tripulados al puerto de Alejandría. Penetrados en el puerto (se suponía que, como consecuencia a la experiencia de diciembre, esto resultaría mucho más difícil, debido a las nuevas defensas que los ingleses debían haber adoptado), dos de ellos debían alcanzar el gran dique flotante que tenía al «Queen Elizabeth» y, aplicándole las cargas, hacerlo volar; en el desastre que debía seguir, las 32.000 toneladas del buque y las 40.000 del dique, formarían un lío de acero, planchas, cañones y materiales tal que quedaría fuera de servicio para siempre no sólo el acorazado, que ya había sido condenado, por las rajas hechas en su quilla por la carga de Marceglia, sino del dique flotante.

Los diques de carena son para los buques lo que las ca-

mas para los hombres. Después de horas de intensa actividad, es necesario un lecho para distenderse y restaurarse, eliminando toxinas y materiales consumidos por la energía; en caso de mal funcionamiento del organismo, lo primero que se hace es meterse en la cama para afrontar en las mejores condiciones la cura del caso. Así ocurre también con el buque: después de algunos meses de actividad, cada buque necesita entrar en dique, en donde, expuestas a la luz del sol las partes que normalmente son inaccesibles por estar debajo del agua, se les limpia y se quitan las incrustaciones de la flora y la fauna en la carena, recubriéndola de pintura antiincrustante. Por otro lado, se realizan trabajos en los ejes, la hélice y las comprobaciones de planchas; todos estos trabajos son indispensables para la buena conservación y seguro funcionamiento del buque. Si después éste sufre averías en su obra viva, es decir, bajo el agua, por torpedo, colisión, varada, mina u otra causa, lo cual ocurre con frecuencia en guerra, entonces tiene necesidad de ser puesto rápidamente en dique; en algunos casos, un dique listo y disponible es la salvación de la unidad que, de otra manera y debido a la vía de agua a través de la falla, se perdería irremisiblemente.

En el Mediterráneo oriental, la Marina inglesa sólo disponía de un dique apto para carenar acorazados: el ya dicho flotante de Alejandría. Para encontrar otro era necesario ir a Durban, en Africa del Sur, puesto que el de Singapur había que prescindir ya de él por haber ocupado los japoneses aquella base. La destrucción del dique de Alejandría habría constituido, pues, una pérdida gravísima e irreparable.

El tercer piloto debía aprovechar la ocasión para intentar eliminar un buque y, entre los pocos y de escasa importancia entonces presentes en Alejandría, fue elegido el «Medway», buque apoyo de submarinos. Se quería llevar la ofensiva a aquel sector de las fuerzas navales enemigas que

más molestaba: después de los acorazados no era la escuadra, sino los submarinos.

Se decidió la operación para la luna favorable de mayo; era lógico pensar que la vigilancia en la base inglesa, bruscamente despertada en el alba del 19 de diciembre, había tenido tiempo de reponerse en cuatro meses de calma. La consabida preparación metódica y racional fue dedicada al alistamiento del personal y el material. Con el concurso de la Dirección de construcciones navales del arsenal de La Spezia, fue emprendida una serie de experimentos dedicados a la búsqueda del punto más vulnerable de un dique de carena, así como la cantidad de explosivo necesaria para asegurar el hundimiento.

Las órdenes de operaciones y las normas apropiadas fueron reproducción casi integral de las precedentes que se aplicaron al «Sciré», y que tan buenos resultados habían dado.

El comandante Forza, con gesto simpático, solicitó realizar la operación en el submarino. Pero Supermarina decidió, más razonablemente, enviarlo a Atenas para coordinar los diferentes servicios necesarios; reconocimiento aéreo, recopilación de informaciones y boletines meteorológicos, comunicaciones radio.

El submarino «Ambra», al mando del teniente de navío Arillo, terminados los trabajos de transformación y después de un largo período de entrenamiento, sale de La Spezia para su primera misión especial el 29 de abril de 1942 con tres SLC metidos en los cilindros. En Lero embarca a los pilotos que llegaron allí en avión. Estos son: alférez médico Giorgio Spaccarelli con el sargento buzo Armando Memoli; el alférez de fragata Giovanni Magello con el buzo Giuseppe Morbelli, y el teniente de máquinas Luigi Feltrinelli con el buzo Luciano Favale. Reservas: capitán de Intendencia Egil Chersi, buzo segundo Rodolf Beuk, y buzo Ario Lazzari. Sanitario de la expedición, el alférez médico Elvio Moscatelli.

El 12 de mayo, el «Ambra» abandona Lero con rumbo a Alejandría. La tarde del 14 se encuentra frente al puerto. La corriente lo ha desplazado un poco hacia poniente, con respecto al punto preestablecido para la salida, que era el mismo adoptado por el «Sciré». (Ver el plano de la pág. 181.)

Creyéndose muy próximo a la embocadura del puerto, Arillo considera oportuno explorar los alrededores antes de comenzar la maniobra de salida.

«19,25. Nos posamos en el fondo (profundidad, 10,5 metros). El bajo fondo no permite fiarse mucho de los hidrófonos. Teniendo en cuenta la exploración con proyectores y bengalas que se observó la noche precedente, decido mandar a superficie en exploración al capitán de Intendencia Chersi, haciéndole salir por la garita de proa, quedando con el submarino en inmersión. Le doy la consigna de indicar el momento mejor para la emersión, teniendo presente que la salida de los medios debía tener lugar de todas maneras.

»20,05. El ya dicho Chersi, con Lazzari y Beuk, salen de la garita.

»20,25. Señal de vía libre.

»20,32. Emerjo. Varios proyectores otean el horizonte en búsqueda sistemática. En el momento de la emersión los proyectores están dirigidos a poniente (a mi estribor) y giran lentamente hacia levante. El faro de Ras el Tin está encendido. Varias luces en la costa, que se distingue netamente. Rápidamente controlo la posición del buque, que resultaría ser la prevista y, por lo tanto, en el interior de la línea de torpedos fijos.

»Pocos instantes después se enciende una gran bengala en la bocana del puerto e ilumina completamente al submarino.

»20,37. Se ha terminado la operación de salida. Con la casi certeza de que ya ha sido visto el submarino, se ordena a los operadores llevar a cabo la misión. Están serenos, alegres, muy tranquilos.

»20,38. Me sumerjo.

»20,55. Observo en los hidrófonos que se alejan los tres SLC.

»21,05. Inicio la navegación de regreso después de una dura maniobra para librarme de los bajos en los que se ha posado el submarino.» (1)

El 24 de mayo, Arillo, que había llevado a cabo la operación con gran habilidad y decisión, regresaba con el «Ambra» al puerto de La Spezia.

En su informe pone de relieve los elementos más salientes de la acción realizada.

«1. — El submarino ha sido llevado por la corriente más a poniente de lo calculado.

»2. — Por primera vez se ha experimentado la salida de los operadores por la garita con resultados positivos. El sistema tiene la gran ventaja de permitir la salida sin que el submarino tenga que emerger.

»3. — Por otro lado, es la primera vez que desde el fondo se envía a un serviola a explorar la superficie.

»4. — La vigilancia del puerto aparece muy aumentada: proyectores, bengalas, aviones y serviolas que cruzan continuamente, deben dar al enemigo una notable tranquilidad.

Los blancos se habían asignado así: Magello y Spaccarelli al dique de carenas; Feltrinelli al buque apoyo de submarinos «Medway». Además, cada uno debía diseminar dos bombitas incendiarias con la renovada esperanza de provocar el incendio del puerto. Las tres dotaciones iniciaron la navegación según la derrota preestablecida, pero pronto fueron cegados por el resplandor producido por numerosos proyectores, unos veinte, que sin descanso oteaban la mar len-

(1) Del parte del teniente de navío Mario Arillo.

tamente justo en la zona que debían atravesar, obligándoles a hacer largas y frecuentes inmersiones a fin de evitar ser avistados, con la consiguiente pérdida de velocidad y falta de reconocimiento de la costa debido al resplandor que los cegaba, a pesar de seguir la derrota preestablecida, los SLC hubieran debido pararse en la entrada del puerto. La convicción de los pilotos que el retraso sufrido respecto a la tabla de marcha no fuese recuperable, dada la distancia a superar todavía, con respecto a las horas de oscuridad, les llevó a la conclusión de que no disponían ya del tiempo necesario para llevar a cabo la operación. Por eso, después de algunas horas de peregrinación en una zona de la mar no identificada, sobre fondos imprevistos, los tres jefes de dotación decidieron, cada uno por cuenta propia, abandonar la partida e intentar ocultarse porque, al ser descubiertos o capturados por el enemigo, no fuesen perjudicados los compañeros, que cada uno esperaba lograsen penetrar en el puerto.

Así, Magello y Morbelli, después de haber rondado toda la noche en busca del paso de entrada y no lograr ni siquiera localizar la zona portuaria, al alba, hundieron el aparato e intentaron esconderse en los restos de un barco semihundido; sorprendidos por una embarcación egipcia, fueron capturados en seguida por una patrulla de policía inglesa; Spacarelli y Memoli, inmediatamente antes del crepúsculo, encontrándose a lo largo de una playa desconocida, hundieron el aparato y se fueron a tierra; en seguida acabaron en manos de la policía egipcia, la cual rápidamente los consignó a los ingleses; por último, Feltrinelli y Favale, al comprobar el retraso sobre la tabla de marcha debido también a la anormal lentitud de su aparato, lo destruyeron y fueron a tierra a las 03,00. Evitando centinelas y puestos de bloqueo se internaron en la ciudad. Con la ayuda de algunos valientes italianos e italianas de Egipto de nobles sentimientos patrióticos (1), sustraídos a los ingleses y a sus espías que los buscaban con afán, entre muchas peripecias que no vienen al caso, lograron quedarse en libertad en Alejandría durante casi un mes; pero el 29 de junio cayeron en la red de la policía inglesa. Así tuvo comienzo también para ellos el duro período de los campos de prisioneros.

Las causas del completo fracaso de la operación pueden sintetizarse así:

1. — La operación se había concebido al límite de las posibilidades; para lograr el éxito era necesario el concurso de muchas circunstancias favorables que no siempre se verifican por completo.

2. — La suelta de los operadores tuvo lugar a una milla o dos a poniente del punto previsto; los operadores, ignorándolo, siguieron la derrota preestablecida; en consecuencia, los puntos de llegada se desplazaron una distancia igual en la misma dirección.

3. — El desplazamiento del submarino fue causado por una corriente, contraria a la normalmente existente, la cual influyó lógicamente en la navegación de los SLC, acentuando su deriva hacia poniente. Por estas dos causas, los pilotos no se encontraron en la entrada del puerto, ni en los muelles adyacentes.

4. — La intensa vigilancia del enemigo, el echar continuamente bombas submarinas cuyos efectos, si bien atenuados por la gran distancia, no por ello eran menos molestos; la presencia de numerosas embarcaciones de vigilancia y, particularmente, el empleo continuo de muchos y potentes reflectores colocados a mar raso, que iluminaban la zona a atravesar como si fuese de día, obligaban a los pilotos a frecuentes maniobras e inmersiones con la consiguiente pér-

(1) Entre ellos merece particular mención un sacerdote, el padre Vito; traicionado por sus compañeros malteses, fue arrestado, muriendo en prisión.

dida de tiempo, no recuperable dada la relación entre horas de oscuridad restantes, recorrido a realizar y velocidad disponible.

5. — El efecto cegador de los proyectores impidió a los pilotos el reconocimiento de la costa y, por lo tanto, la posibilidad de corregir los errores de navegación debidos al desplazamiento del punto de partida.

Con respecto a la colaboración prestada por la Aviación italiana y alemana, y las dificultades que se encontraron para obtener fotografías del puerto ante la inminencia de la operación, el comandante Forza se expresa así: «La deficiencia de exploración aérea, aunque si para la particularidad de los objetivos no ha tenido consecuencias (sea para el dique flotante como para el buque apoyo de submarinos que estaban siempre en puerto), hay que tenerla en seria consideración. Será necesario para el porvenir hacer lo necesario para asegurarse que la Aviación alemana y la italiana (mejor ésta) dispongan de aviones idóneos para seguir, con el necesario margen de seguridad, el reconocimiento fotográfico, superando así el actual estado de cosas, puesto que resulta más fácil a nuestros medios aproximarse a Alejandría que tomar una fotografía». (1)

En la tenaz e implacable lucha secreta que, en torno a *sus* plazas fuertes y en las aguas de *sus* puertos se combatía encarnizadamente entre nosotros y los ingleses, éstos, después del duro castigo de diciembre de 1941, habían ganado un tanto. Pero la Décima Flotilla MAS no había perdido; la valerosa y hábil actuación de Arillo y el gran coraje, aunque fuese desgraciado, de nuestros asaltantes, advertían al enemigo: la amenaza era siempre actuante y los nuevos reclutas voluntarios, en generosa emulación con los antiguos, se sucedían en los ataques con ritmo continuo e inagotable, como las olas del mar.

(1) De la relación del capitán de fragata Ernesto Forza.

LA DECIMA EN EL MAR NEGRO. EL ASEDIO DE SEBASTOPOL

El asedio de Sebastopol. — Submarinos, MAS y lanchitas en el mar Negro. — La columna Moccagatta. — El comandante Lenzi. — Viaje La Spezia-Crimea. — Todaro está en su puesto. — Los acechos y los asaltos de las lanchitas. — Massarini ataca un buque de 13.000 toneladas. — Romano, con los rusos en los talones, llega a la vista de las costas turcas. — Cuatro pilotos contra cuarenta rusos. — La alternativa de desembarco. — La ocupación de Balaclava. — Cugia captura 13 prisioneros. — La acción del Fuerte Gorki: además 80 prisioneros. — Massarini y Cugia torpedeados en la playa. — Hacia el Caspio. — La autocolumna realiza un brillante viaje de retorno: Mariopol-La Spezia.

En el curso de la rápida ocupación de Crimea, las tropas alemanas habían chocado con la tenaz resistencia del complejo defensivo de la potente plaza fuerte naval de Sebastopol; si bien por tierra fue completamente circundada y sometida a pesados bombardeos, los valerosos defensores de la plaza asediada podían resistir a la formidable presión alemana gracias a los aprovisionamientos que llegaban de la mar.

En marzo de 1942, los aliados pidieron el concurso de la Marina italiana con objeto de bloquear Sebastopol por la mar, interrumpir el tráfico de aprovisionamiento a los asediados y permitir así el eliminar los residuos focales de resistencia, para poder proceder hacia el mar Caspio y alcanzar el objetivo de la campaña: el Cáucaso.

Accediendo a la petición aliada, la Marina italiana destacó al mar Negro una flotilla de MAS al mando del capitán de navío Mimbelli y algunos submarinos de bolsillo CB, unidades que cumplieron magníficamente la misión que se les asignó (un MAS hundió un crucero ruso y los CB dos submarinos), y dio órdenes a la Décima Flotilla MAS de concurrir con el máximo de efectivos a fin de lograr el objetivo deseado.

Decidimos destacar en el mar Negro un grupo de lanchitas torpederas y explosivas, con el cometido de efectuar un continuo servicio de vigilancia ofensiva en torno al puerto de Sebastopol, y sobre las derrotas obligadas de aprovisionamiento.

Las particularísimas características de nuestros medios, la puesta a punto y la utilización, requerían personal y materiales especiales y, sobre la experiencia adquirida con los precedentes grupos destacados por la Décima en destinos operatorios periféricos, se sugirió motorizar la expedición. Se trataba de constituir una autocolumna que, además de los medios navales, llevase el personal, el material y el equipo, necesario para su funcionamiento, asegurando al grupo una completa autonomía; y que por otro lado pudiese seguir los desplazamientos del frente terrestre, debido a su movilidad. Llegada la autocolumna al punto más avanzado al abrigo de las líneas del frente, y varados los medios de asalto, éstos, actuando desde la mar, hubieran contribuido a demoler los núcleos de resistencia que quedaban en la costa. Era, en síntesis y en proporciones minúsculas, la idea del grupo de combate anfibio que tuvo después vastas y decisivas aplicaciones en la guerra, especialmente por parte de las fuerzas armadas americanas en el Pacífico.

El jefe de la Sección de Superficie, Todaro, a quien se le dio el encargo, se puso a trabajar con la consabida energía y capacidad y con su habitual entusiasmo. Llamó en su ayuda, destinándolo al mando de la columna en formación, a su viejo segundo de submarinos, capitán de corbeta Aldo Lenzi. Oficial valiente, sereno y alegre, incansable en el trabajo y en el servicio, así como amante de lo bello y la comodidad en las horas de descanso, naturaleza optimista e irónica, Lenzi recogió el encargo nuevo para él y para los marineros en general, con vivo fervor, poniéndose inmediatamente a trabajar.

En abril se dio la orden ejecutiva: el 6 de mayo el duque de Aosta, almirante inspector, podía asistir al imponente espectáculo del desfile de la «columna Moccagatta» de la Décima Flotilla MAS, en perfecto estado de guerra y lista para partir. Estaba compuesta así:

5 lanchitas torpederas MTSM autotransportables.
5 lanchitas explosivas MTSM.
1 autopullman del mando, dotado también de literas para todos los pilotos.
1 auto-radio con funciones también de secretaría de la columna y almacén de pequeñas piezas de respeto.
1 auto 1.100 colonial para el comandante.
1 motocicleta porta órdenes.
3 tractores.
5 autocarros 666.
5 remolques especiales para el transporte de los 5 MTSM.
2 remolques para torpedos.
1 auto-taller capaz de hacer reparaciones de los medios, de las lanchitas y de los torpedos.
1 auto-cuba de 12.000 litros.
3 remolques de cuba para el transporte de líquidos.
1 biga a trozos.
1 camión grúa para el izado de las lanchitas.

El armamento de la columna estaba constituido, además del individual, por dos ametralladoras antiaéreas de 20 milímetros, remolcadas sobre carritos. La autocolumna estaba provista de gasolina, municiones, maquinaria, piezas

de recambio y víveres de reserva para un funcionamiento completamente autónomo de varios meses.

La parte orgánica del personal estaba compuesta así: capitán de corbeta Lenzi, comandante y piloto; tenientes de navío Romano y Massarini y alféreces de navío Cugia y Peliti, pilotos; 14 suboficiales, de los cuales ocho pilotos (Pascolo, Zane, Grillo, Montanari, Ferrarini, Lavoratori, Barberi y Berti) y veintinueve entre cabos segundos y marineros, con una fuerza total de cuarenta y ocho hombres.

La sorprendente rapidez en el alistamiento de la autocolumna, a pesar de las enormes dificultades del aprovisionamiento de los materiales a consecuencia de las restricciones de guerra, se debió, además de a la capacidad técnica y organizadora y a la voluntad y actividad de Todaro y sus colaboradores, también a la intervención eficaz de la Inspección General MAS; una llamada telefónica del duque de Aosta era muchas veces resolutiva, y permitía superar en un momento situaciones y dificultades burocráticas que normalmente hubiesen necesitado meses de tiempo.

El 6 de mayo, la columna, que debía llegar a Crimea por vía férrea, deja La Spezia y, siguiendo el itinerario Verona-Brennero-Viena-Cracovia-Rostow-Leopoli-Tarnopol, alcanza el día 15 la vieja frontera rusa. Después, pasando por Dniepropetrowsk, alcanza el 19 Simferopol, última etapa del viaje en ferrocarril. Aquí desembarca del tren y la columna pasa a su sede natural: la carretera. El 21, con sus cuarenta automedios, llega a Yalta. «Durante su viaje se le hace objeto de homenajes y regalos de flores por parte de niños y campesinos.» (1)

Finalmente, el 22 de mayo llega a su destino final: Foros, gracioso pueblo en la sonriente costa meridional de

(1) Esta cita y las sucesivas, están sacadas del Diario de la Columna Moccagatta, redactado por el comandante Lenzi.

Crimea, no lejos de Balaclava y al sur de Sebastopol. Aquí la expedición levanta sus tiendas de campaña bajo un bosque de avellanos. Lo primero que se hace es construir un cabestrante y un varadero de madera, para llevar los medios a la costa y permitir vararlos. El trabajo se hace en poco tiempo, gracias a la eficaz ayuda de una compañía de pioneros alemanes.

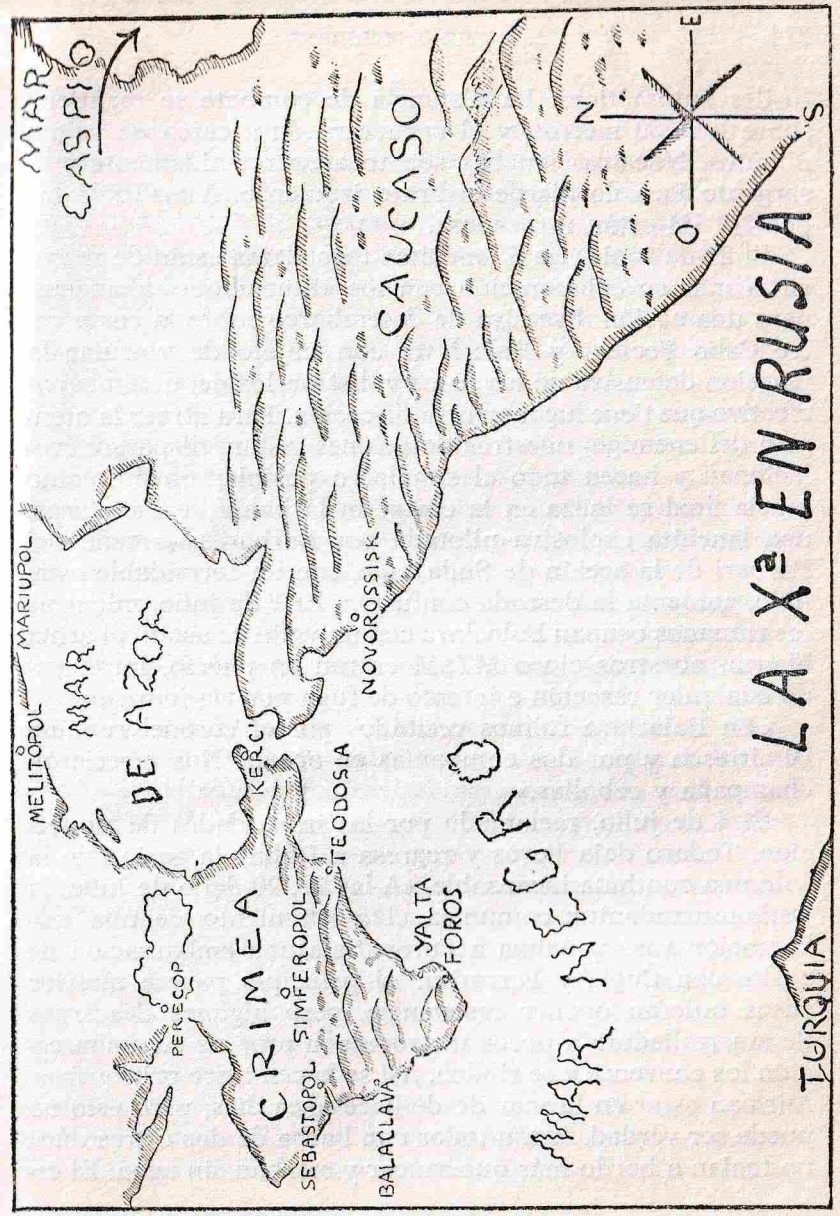
Hay frecuentes visitas de aviones rusos que bombardean y ametrallan cotidianamente. Entran en función nuestras dos ametralladoras de 20, única defensa antiaérea de la zona. Nacen pequeñas divergencias con los mandos locales alemanes, a los que Lenzi termina por imponerse gracias a su buen sentido y a su espíritu de camaradería, junto con una impresionante dignidad y bravura, dotes que le aseguran la estima y el respeto de los aliados.

El 29 llega Todaro a Foros, siempre presente entre sus subordinados. El 31, el grupo, que ya ha sido visitado por las altas autoridades alemanas e italianas (Mimbelli, que está en Yalta con la MAS; el almirante Fleisher, comandante de la Marina alemana en el mar Negro), es inspeccionado por el general Von Mastein, comandante de todas las fuerzas que ocupan Crimea.

La situación es la siguiente: Crimea está totalmente ocupada por los alemanes, menos las dos plazas fuertes de Sebastopol y Balaclava que están asediadas y cuya tenaz resistencia está exclusivamente alimentada por vía marítima. El objetivo de nuestros medios consiste en efectuar emboscadas frente a los puertos y en las derrotas de acceso, a fin de interrumpir el aflujo de aprovisionamiento y debilitar así a los asediados, facilitando el asalto final a las tropas alemanas. Con la primera misión, realizada por Todaro el 4 de junio, tiene comienzo una serie ininterrumpida de acciones que se prosiguen todas las noches, siempre que el estado de la mar lo consiente. Relatarlas todas sería imposible y monótono, no presentando muchas de ellas caracteres de

particular interés; pero la actividad desarrollada por los 48 hombres de la columna Moccagatta durante aquel período, con dos o tres dotaciones en la mar todas las noches, en acecho frente a los puertos enemigos, y el ininterrumpido trabajo diurno de reparar los medios de las averías causadas por la mar o por los frecuentes encuentros con el enemigo, bajo el continuo hostigamiento y ametrallamiento aéreo, constituyen una actividad silenciosa, eficaz y admirable por su abnegación, lo que constituye un gran mérito para todos los participantes. Me limitaré a recordar los episodios más notables, en los cuales sobresale la voluntad y el espíritu combativo de nuestros bravos pilotos, agresivos y tenaces como mastines. (Ver el gráfico de la página 223.)

El 6 de junio, las cinco lanchitas torpederas salen a la mar en apoyo de las lanchas de asalto alemanas, en acción contra un convoy ruso; el 10, Massarini lanza un torpedo contra el crucero ligero ruso «Tashkent», a tres millas al sur de Cabo Chersoneso; el 11, Todaro ataca con torpedos un torpedero ruso; el 13, los MTSM dotados por Massarini y Grillo, atacan audazmente, acercándose mucho, a un buque de 13.000 toneladas escoltado por un torpedero y dos MAS; el buque, tocado por el torpedo, se va hacia la costa, donde es rematado por los aviones. Estaba cargado de municiones destinadas a Sebastopol; fue el último intento realizado por el enemigo para aprovisionar la plaza fuerte asediada. El 18, Romano, en acecho con su lanchita frente a Balaclava, es sorprendido por dos MAS rusos que inician su caza; para huir de ellos, y perseguido de cerca, se ve obligado a ir cada vez más lejos, hasta llegar a la vista de la costa turca; sólo cuando los rusos, inexplicablemente, abandonan la persecución, puede retornar a la base; la misma noche «son avistadas dos embarcaciones militares rusas al sur de Cabo Chikiney, con las que las dotaciones Lenzi-Montanari y Todaro-Pascolo traban combate con fusiles ametralladoras. Las embarcaciones rusas llevan ametralladoras y



fusiles automáticos. La distancia de combate se mantiene sobre los 200 metros, y el encuentro dura cerca de veinte minutos. Nuestras lanchas son tocadas repetidamente y el sargento Pascolo pierde el brazo izquierdo. A las 05,45 las dos MTSM están atracadas».

El 29 de junio, las 5 lanchitas torpederas están de nuevo en la mar en colaboración con los «Sturmboot» alemanes, para una acción diversiva de desembarco sobre la costa entre Cabo Feolent y Balaclava, con objeto de vincular la reacción defensiva de los rusos y distraerlos del desembarco efectivo que tiene lugar en otra dirección. Para atraer la atención del enemigo, nuestras dotaciones gritan, disparan, evolucionan y hacen todo el simulacro posible; en fin, como gracia final se lanza en la costa, en la bahía de San Jorge, una lanchita explosiva pilotada por Barberi (hermano del Barberi de la acción de Suda) que, con un formidable estallido, aumenta la deseada confusión. El 1 de julio, mientras los rumanos ocupan Balaclava con un valiente asalto al arma blanca, nuestros cinco MTSM entran en puerto, impidiendo cualquier reacción e intento de fuga por vía marítima.

«En Balaclava fuimos recibidos por el coronel rumano Dimitrescu y por dos compañías en armas. Nos ofrecieron champaña y cebollas.»

El 4 de julio, reclamado por las necesidades de su sección, Todaro deja Foros y regresa a Italia; la acción de la columna continúa incansable. «A las 17, 20 del 6 de julio, la Ostkommandantur comunica el avistamiento de una embarcación rusa próxima a Foros. Sale una embarcación de asalto con Cugia y Ferrarini. Al principio parece que los rusos quieran oponer resistencia, pero algunas descargas de ametralladora a pocos metros de la proa de su embarcación los convence y se rinden. Así se hacen trece prisioneros. Afirman estar en la mar desde hace once días, pero esto no puede ser verdad. Están todos con barba de dos o tres días, no tenían a bordo más que azúcar y estaban sin agua. El estado de la embarcación, un tanto reparada, no hubiera consentido una tan larga permanencia en la mar, dado que en aquellos días hubo fuera una borrasca. En la embarcación hay trajes ensangrentados y ningún herido. Más tarde interrogo a uno, que es ingeniero electrónico: me dice que no puede decirme más que lo ya dicho; al final de la guerra, si nos encontramos, me lo contará todo. Les damos de comer y beber. Algunos no quieren creer que han sido hechos prisioneros por italianos fascistas porque, dicen, rápidamente los habríamos matado. Les digo que esto es cuanto cuentan los comisarios, pero que la verdad la pueden comprobar. Permanecen estupefactos y algunos murmuran «fascist dobbri i horosci» (fascistas buenos y valientes).»

Mientras tanto, Sebastopol, cuyo aprovisionamiento por mar llegó a faltar totalmente, fue finalmente asaltada por los alemanes.

«7 de julio. — Con Cugia y Massarini vamos a Sebastopol en automóvil. Destrucción completa por doquier. En el puerto, un crucero y un destructor hundidos; talleres y arsenal, todo destruido. Muertos que flotan en el agua, muertos cubiertos por nubes de moscas en las carreteras. En un patio, heridos rusos apoyados en las aceras y tumbados por tierra, abandonados, esperan silenciosamente la muerte. Ni un grito, ni un lamento; algunos vivos continúan yaciendo entre los cadáveres que nadie sepulta. Sólo polvo, calor, moscas, muertos, muertos y más muertos. Los paseantes avanzan descantonando una mina sin enterrar y derribando un cadáver; y así sucesivamente, una mina y un cadáver...

»9 de julio. — Acción en el Fuerte Gorki. Difícilmente la podremos olvidar. El coronel Weber, después de la acción, me dirá que ni aun en la otra guerra, en Verdún, ha visto tanta destrucción.»

El Fuerte Gorki, junto al cabo Feolent, era, después de la caída de Sebastopol, el último punto de resistencia ruso. Construido sobre un promontorio dominante, a pico sobre

la mar, estaba compuesto por una serie de trincheras y galerías excavadas en la roca, algunas de las cuales desembocaban en la mar. Los MAS de Mimbelli y las lanchitas de Lenzi recibieron la orden de cooperar en el ataque final, bloqueando las salidas del fuerte a la mar. Cuatro unidades participaron en la operación (Lenzi, Romano, Massarini y Cugia); en cada medio había embarcado una tercera persona, todos armados con mitras y bombas de mano. En el momento culminante de la acción, Lenzi deja sobre cada lancha un solo hombre y desembarca con los otros; la pequeña escuadra de los ocho audaces marineros, penetrando desde la mar en las galerías y subiéndolas corriendo, multiplicándose con gritos, estallidos de bombas de mano y descargas de mitra, disfrutan la sorpresa y colaboran valerosamente a plegar la tenaz resistencia enemiga. Los pilotos hacen ochenta prisioneros en las pequeñas cavernas de la escollera, siendo éste el fruto de la participación de los nuestros en la operación.

«Todos se han portado maravillosamente, se han transformado en pioneros como si lo fuesen de mucho tiempo y las operaciones se han desarrollado como si se hubieran estudiado previamente y ensayado repetidamente. Las lanchas de asalto, últimas en entrar, han permanecido en la mar unas catorce horas y treinta minutos.»

Con la caída de los últimos centros de resistencia, el objeto de la permanencia de nuestro grupo en Crimea que, en modesto número, se multiplicó en actividad, ha dejado de existir; pero el Mando alemán, que ha apreciado altamente la calidad de nuestros hombres y comprobado las posibilidades de empleo de los medios, pide que permanezcan para ulteriores y eventuales cometidos, en apoyo de las fuerzas operantes.

«15 de julio.— Por la mañana, el teniente de la Kommandantur manda recordar que no se puede disparar con armas de fuego después de las diez de la mañana y aun con

previa autorización. Es de notar que esta orden existía desde hacía tiempo, pero nadie, y en primer lugar los alemanes, la obedecían. Me mandan a decir que no se puede pescar con bombas, cosa que hacían en gran escala los aliados, con la única diferencia que ellos, no sabiendo bucear, dejaban en el fondo kilos y kilos de peces que nosotros, al llegar al sitio, les quitábamos en sus mismas narices. Mando responder que a los marineros italianos les he dado la orden de que se atengan a las consignas, exactamente a como lo han hecho las tropas aliadas y que, por lo tanto, pueden estar tranquilos. Por la tarde, como siempre, gran número de disparos en el bosque. Mando al intérprete a la Kommandantur a preguntar, visto que han pasado las diez desde hacía rato, a qué zona debo enviar a mi gente para rechazar el desembarco ruso. ¡La Kommandantur se excusa, o por lo menos trata de excusarse, y se traga el rapapolvo! Así, al menos por una semana, quedaré en paz y no me molestarán con su "verboten".

»30 de julio.— Con una sencilla ceremonia militar, Lenzi Romano, Cugia, Barberi y Monatanari son condecorados con la cruz de hierro de segunda clase por las acciones realizadas en la mar.»

El 13 de agosto, una parte de la columna Moccagatta deja Foros después de una permanencia de dos meses y medio y se transfiere con sus medios más hacia Oriente, a Teodosia, para realizar acciones de acecho a los submarinos que con frecuencia se presentan frente al puerto y a la costa adyacente. Veinticuatro horas después, la noche del 14, tres medios están ya en la mar; se reemprende la serie de acechos nocturnos.

«1 de septiembre.— A las 09,45, frente a la gente formada, se arría nuestra bandera y la última fracción de la autocolumna deja Foros, entre sollozos y suspiros de las mujeres que quedan.»

El grupo entero se reúne ahora en Yalta, en espera de nuevo destino.

»31 de septiembre. — Un submarino ruso, a la entrada del puerto de Yalta, a 1.000 metros de tierra, lanza dos torpedos contra un pequeño convoy que entraba; los torpedos no dieron en el blanco y explotaron en la costa.

»Massarini y Cugia, que tomaban el sol en la playa a pocas decenas de metros del punto de la explosión, quedan cubiertos abundantemente con piedras y tierra, no presentando sino ligeras escoriaciones. A su alrededor, cinco muertos aliados. Me veo y me deseo para convencerlos que han sido torpedeados y no, como ellos creen, bombardeados por la Aviación. ¡El hecho de haber sido torpeados en la playa, en calzoncillos de baño, no dice mucho de los dos famosos pilotos! »

«23 de septiembre. — Preparativos para la partida de la autocolumna para Mariopol, en el mar de Azzor, etapa para el previsto traslado hacia el mar Caspio.

»Los tres últimos días se han caracterizado, entre otras cosas, por una lucha continua con las autoridades de la Marina aliada, que no quieren que vengan con nosotros los diez marineros alemanes que nos agregaron hace tiempo. La cosa se arregla con la afirmación por nuestra parte que me llevaba a los diez marineros y que si los querían que viniesen a por ellos: en este caso yo no me movería. Así me dejaron a los marineros alemanes.

»No ha sido ésta una cuestión puntillosa por parte nuestra: dada la actual escasez de personal, la pequeña masa de maniobra constituida por los diez marineros aliados, nos es tan necesaria como el aire.»

Del 24 al 27 de septiembre, la columna se traslada con el siguiente itinerario: Yalta-Simferopol-Melitopol-Mariupol. «De vez en cuando, durante la marcha, tractores y autos embisten extrañamente ocas y gallinas, que después se recogen y se guisan por la tarde, durante las etapas. Con un análisis más atento me doy cuenta —¡oh caso insospechado! — de que los pobres animales tenían señalado su destino, ¡ya que antes habían sido blanco del fuego de las ametralladoras! »

En Mariupol, las consabidas escaramuzas con los aliados, que no quieren asignar un alojamiento decente a nuestros hombres: extraños coloquios sin fin con el contraalmirante Kopk, «individuo un poco avanzado en edad y de no muy buenas facultades intelectuales, y, por si fuera poco, duro de oído». En fin, el ultimátum de Lenzi, que amenaza con el inmediato regreso a Italia de toda la columna; y consiguiente y rápida asignación de uno de los más bellos palacios de la ciudad, del que se desaloja un comando de la Pak.

Debilitada la expedición por varios enfermos y por la pérdida del suboficial piloto Berti, muerto en el hospital por tifus, pero reforzada por la llegada desde Italia de los nuevos pilotos, alférez de armas navales Volonteri y alférez médico Ciravegna, queda inmóvil en Mariupol varios meses, en espera de que las tropas alemanas se vuelquen sobre el Caspio. Se aprovecha este tiempo para repasar el material, que se ha resentido de los efectos de varios meses de incesante actividad, y para dedicarse a misiones de otro género.

«25 de octubre. — Con grandes redadas de maíz, hechas en los campos próximos y a despecho de los guardas campestres, logro asegurar la autonomía de polenta para la columna durante todo el invierno. ¡Es un poco ridículo ver a los marineros de los grupos de asalto sentados en camaranchones despanochando maíz, como jóvenes campesinos, pero la necesidad hace leyes! Se efectúan también expediciones nocturnas contra la liebre, con morrales que varían de trece a quince cabezas por expedición. Liebre y polenta llegaron a ser el alimento oficial de la columna. Todo ello sirve para comer y, además, para tener ojo avizor para... el avistamiento nocturno.»

Pero con la llegada del invierno, la suerte de las armas

va a favor de los rusos; los alemanes inician el repliegue en todos los frentes, el mismo frente en que será también envuelto el Ejército italiano en Rusia.

La autocolumna Moccagatta, ahora al mando de Romano (Lenzi había regresado en diciembre, llamado a otros menesteres), deja Mariupol en enero; por vía marítima alcanza Costanza; atravesada toda la Europa Oriental y superadas dificultades fácilmente imaginables, regresa a La Spezia en marzo de 1943, *con todos los autovehículos, medios navales, dotaciones y reservas*, después de diez meses fuera de su base.

La actividad desarrollada con tanta valentía por la columna Moccagatta, además de conseguir los resultados para los cuales había sido movilizada y destinada al mar Negro, contribuyendo en gran parte a la interrupción del tráfico de aprovisionamiento de la base de Sebastopol (en particular, la no llegada a su destino del buque cargado de municiones torpedeado por Massarini, convenció a los rusos de la inutilidad de renovar el intento y tuvo efecto decisivo en la capitulación de la ciudad asediada), puso en evidencia la calidad organizadora del mando de la Décima, y reveló las posibilidades de nuestros medios de asalto, sea en contribuir eficazmente al bloqueo próximo de una base naval, sea en el apoyo de una ala extrema en la mar, a las operaciones de las tropas. El comportamiento de los hombres confirmó que, en cualquier circunstancia y en cualquier parte, podía confiarse en los marineros de la Décima por sus dotes de honor, de fidelidad y de valor.

— VERANO DE 1942 —

OPERACIONES «CEFALO» — «SOGLIOLA» — «COSTANZA». — VIAJE A EUROPA. — FIN DEL «SCIRE»

El «Céfalo» va a pescar. — Aproximación a Alejandría. — La autocolumna «comandante Giobbe» a El Daba. — La bonita acción de Carminati. — Alba Florida. — Berlín: el círculo de oficiales. — Los alemanes crean una Décima Flotilla MAS y vienen a aprender de nosotros. — París: el almirante Doenitz. — En Burdeos: canguros. — San Sebastián, Madrid, Lisboa. — La última misión del «Sciré». — La medalla de oro a su estandarte.

Mientras la escuadrilla de lanchitas de Ungarelli, destacada en Augusta, continuaba a participar en el asedio de Malta, a la Décima Flotilla MAS se le encomendaba una nueva forma de actividad, dirigida al mismo objetivo.

Como ya se ha dicho, a la sección de superficie se le había asignado algunos pesqueros. Se pensó en utilizarlos para tender una emboscada de nuevo tipo a los buques enemigos que de Gibraltar salían hacia el Mediterráneo central con objeto de aprovisionar Malta.

Aprovechándose del aspecto de pesqueros, sumamente inofensivos, se pensó en destacarlos a distancias no muy grandes de las derrotas seguidas por el enemigo, ya conocidas con exactitud; a la noticia, transmitida por radio desde

Supermarina, de que la escuadra enemiga había salido de Gibraltar, los pesqueros debían aproximarse a la zona de probable tránsito nocturno de las unidades enemigas, y aquí poner algunas embarcaciones torpederas que tenían escondidas a bordo. Éstas, aprovechando su pequeñez y velocidad, podrían lanzarse al ataque en aguas donde su presencia no era sospechosa en absoluto, dada la escasa autonomía de las lanchitas y la gran distancia a que el pesquero las habría llevado allí desde nuestras bases.

El pesquero asumía así la nueva función de aproximador de los medios de asalto a la flota enemiga en navegación, y de base móvil de lanzamiento.

De la idea, que tuvo aprobación superior, se pasó rápidamente a la práctica; el «Céfalo», uno de los tres pesqueros asignados, fue alistado a este cometido; embarcó dos embarcaciones torpederas, y reconstruyó su primitiva dotación de redes e instalaciones de pesca; al mismo tiempo, se tomaron los correspondientes acuerdos con Supermarina para las comunicaciones que debían hacerse en caso de avistamiento. Después de la adaptación a su nueva función, el «Céfalo» había de nuevo tomado el aspecto de un viejo pesquero a vapor, herrumbroso y sucio, lento y humeante, literalmente cubierto de redes izadas y otras colgando en la mar; bajo aquel embrollo de cordelería, flotadores y redes, era imposible imaginar la presencia de las armas listas a salir con gran velocidad contra el enemigo. Era la versión Décima MAS del buque trampa de la pasada guerra.

Con dos dotaciones compuestas por el teniente de navío De Qual, del alférez de navío Garutti y del sargento Torrioni, pilotos de las lanchas, el «Céfalo» realizó su primera misión del 14 al 30 de julio del 42. De dieciséis días al acecho, hechos principalmente en las costas de España y de las Baleares, sólo cuatro las condiciones de la mar fueron hábiles para permitir el arriado en la mar de las lanchitas, y cuyas condiciones favorables fueron señaladas a Supermarina; circunstancias que, sin embargo, no fueron aprovechables. Fue un continuo echar las redes (cada vez que se veía un buque) para simular mejor, y meterlas a bordo apenas estaban solos, a fin de estar listos para un rápido desplazamiento en caso de alarma. La misión no tuvo éxito, como la tuvo la siguiente, conducida siempre por De Qual, del 5 al 18 de agosto. Pero la navegación de este pequeño buque italiano, que se aventuraba solo e indefenso en aguas totalmente controladas por el enemigo, es digna de ser recordada, no sólo para ilustrar una de las mil estratagemas escogidas para atacar al enemigo, sino porque lo merecen los pilotos que se ofrecieron voluntariamente para las arriesgadas misiones, como lo merece toda la dotación, compuesta principalmente por marineros de la Marina mercante militarizados; éstos, corriendo los mismos riesgos que los militares, se les unían en un sentimiento de hermandad en el cumplimiento de un único deber al servicio de la patria en la mar.

Al mismo tiempo, se preparaba una expedición al Mediterráneo oriental, con la participación de los otros dos pesqueros consignados a la Décima Flotilla MAS.

En junio del 42, estando en curso por parte del Ejército de Africa el asedio de Tobruk, se decidió, bajo la experiencia de Sebastopol, llevar la contribución de la Décima, para atacar los aprovisionamientos que llegaban a los asediados procedentes del mar: fue proyectada por lo tanto la constitución de una base de medios de superficie en Africa septentrional, en las proximidades de la plaza fuerte asediada. Contemporáneamente, el pesquero a motor «Costanza» (300 toneladas), debía realizar en el Mediterráneo oriental misiones análogas a las que el «Céfalo» desarrollaba en el Mediterráneo occidental, interceptando el tráfico para Malta procedente de Alejandría.

Pero, en el curso de su realización, los dos programas sufrieron variaciones dictadas por las circunstancias.

Como consecuencia del victorioso avance de las fuerzas italo-alemanas en Africa, las cuales, por nuestra supremacía naval después de diciembre de 1941, habían podido ser aprovisionadas abundantemente, Tobruk había caído y el frente se había extendido hasta El Alemein, no lejos de Alejandría. Pequeñas unidades inglesas nos molestan, con frecuentes bombardeos navales, nuestra línea de aprovisionamiento a lo largo del camino Balbia.

Se pensó contraatacarlas con acciones de sorpresa de nuestras lanchitas torpederas, apostadas en las derrotas obligadas. Por otro lado, como la experiencia realizada en el Mar Negro lo había demostrado, nuestros medios hubieran podido cooperar a las acciones de ejército con golpes de mano, audaces y molestos, actuando en la extrema ala del dispositivo en el mar y desembarcando, por la espalda de las líneas enemigas, pequeños grupos de audaces saboteadores.

En fin, en la ocupación, que parecía inminente, de Alejandría, se deseaba, por obvias razones de prestigio militar y político, preceder al aliado por el mar. Era justo que ondease primero la bandera de la Marina italiana, victoriosa, en las aguas del puerto de Alejandría, ya violadas por la Décima Flotilla MAS.

En julio del 42, el motovelero «Costanza», que llevaba a bordo tres lanchitas torpederas y, además de su dotación, el siguiente personal de la Décima: teniente de navío Giuseppe Cosulich, comandante militar del motovelero y piloto; alférez de navío Piero Carminati, piloto; alférez Elio Scardamaglia, piloto, y el capitán Vincenzo Portesi, jefe del servicio de motores, deja Nápoles y, siguiendo la derrota de cabotaje Nápoles, Salerno, Vibo Valentia, Mesina, Crotone, Tarento, Otranto, Corfú, Prevesa, Patrás, Pireo, Suda, alcanza Tobruk.

Al mismo tiempo llega allí el pesquero a motor «Soglio-

la», procedente de La Spezia, llevando a bordo cuatro lanchitas explosivas y los operadores: alférez de navío Edoardo Longobardi y Mameli Rattazzi.

La misma tarde en que las dos unidades alcanzaron Tobruk, se las metió en una caleta próxima, por razones de seguridad, pero esto sirvió de poco, puesto que por las noches fueron bombardeadas; afortunadamente no hubo ni víctimas ni daños.

En la noche siguiente, las unidades se trasladaron a Drena. Aquí, algunos días después, el comandante Forza, que se unió por vía aérea desde Italia, asume el mando de la expedición. Comprobada la situación sobre el terreno y considerada la actividad aérea adversaria, se abandona la idea inicial de transportar los medios de asalto a las proximidades de la línea de frente con los dos lentísimos pesqueros, y se decide transportar la expedición en autocarros aprovechando los recursos locales. La empresa no es fácil dada la escasez, ya sea de material rodante, ya sea de material apropiado para transformar una expedición naval en terrestre; pero se lleva a término en unos quince días y, transcurridos éstos, está ya lista para mover una primera fracción de autocolumna con tres embarcaciones torpederas y sus correspondientes servicios. La formación toma el nombre de «Autocolumna comandante Giobbe».

Decidida la inmediata utilización de los medios ya listos, después de una preventiva inspección a lo largo del litoral, la autocolumna alcanza, en la tercera década del mes de agosto, la localidad de Ed Daba Dune Bianche, situada a 50 km. de El Alemein, único punto próximo a la línea del frente donde la costa forma una pequeña ensenada, que puede reconocerse desde el mar. Forman parte de esta columna, Forza, Cosulich, Rattazzi, Carminati y Portesi. El resto de la expedición, con Longobardi, alcanza más tarde a este primer grupo, pero luego se le ordena retirarse a Derna,

puesto que no se prevé la ocasión de emplear las lanchitas explosivas en aquella zona.

En El Daba, la autocolumna es colocada bajo tiendas, se construyen varaderos para varar y recuperar los medios, se levanta la estación radio de campaña y se obtiene la ayuda de un grupo de cincuenta hombres del batallón San Marcos para las maniobras pesadas. La base está situada en medio de secciones de defensa de costas y está unida a Marsa Matruh, mando del grupo de flotillas ASL, mediante teléfono de campaña.

La noche siguiente a la llegada a El Daba, mientras los medios estaban aún en los autocarros, varios destructores enemigos bombardearon la costa, tomando como objetivo un depósito de combustible situado en la carretera por detrás de la base. No pudo intentarse ninguna acción contraofensiva, pero se tomaron las medidas oportunas para poder combatir eficazmente la eventual repetición de la acción enemiga.

La noche entre el 28 y el 29 de agosto, con luna llena, el enemigo vuelve a cañonear la costa con cuatro destructores tipo «Jervis». Carminati y su segundo piloto Sani, para no perder un minuto, alcanzan a nado la única lanchita disponible que se encontraba entonces amarrada, y, a todo motor, se lanzaron hacia los buques enemigos, visibles por los fogonazos de sus disparos.

Alcanzada la formación, Carminati ataca valerosamente, lanzando el torpedo a 150 metros de distancia, averiando gravemente la unidad cabeza de la formación. Durante la maniobra de retirada, la dotación de los destructores reaccionó con violencia, utilizando todas las armas de a bordo, y atacando después con bombas y ametrallamiento a baja cota por parte de un avión enemigo que escoltaba la formación naval. En la lancha a motor se desarrolló un principio de incendio; Carminati y Sani, salidos del puesto de pilotaje para intentar sofocar las llamas, fueron proyectados al mar por la explosión de una bomba que cayó a pocos metros de la embarcación. Ante la imposibilidad de poder subir a bordo de la lancha en movimiento, alcanzaron la costa a nado.

El alba del 29 vio tres destructores ingleses a 4.000 metros de tierra, que intentaban remolcar la unidad inmovilizada por el torpedo de Carminati, fuertemente escorada. Inmediatamente se pide la intervención de la aviación. No existiendo sobre toda la costa un cañón naval, las ametralladoras alemanas y una batería de cañones antiaéreos del aeropuerto de Fuca dispararon algunas salvas, sin lograr alcanzar al enemigo a causa de la gran distancia.

Una hora después de la petición de intervención, una formación compuesta por nueve aviones de picado «Stukas» y dos aviones de caza «Messersschitt» llegan sobre los buques enemigos. Los aviones de caza, debido a una errónea apreciación de la situación, atacaron a nuestra embarcación, ametrallándola, la cual, con los motores en marcha y sin dotación, evolucionaba a pocos centenares de metros de tierra, a pesar de las frenéticas señales que se hicieron por nuestros hombres desde la playa.

Un suboficial y algunos marineros, enviados previamente con un bote para intentar la recuperación, se salvaron por milagro de las ráfagas de los aviones, que, poco después, hicieron explotar la lancha. Los «Stukas» atacaron en picado a los destructores sin resultado. Los buques enemigos, después de haber reaccionado al ataque aéreo alemán con un violento fuego antiaéreo, lograron al fin tomar a remolque la nave averiada y alejarse en dirección a Alejandría.

Más tarde, cuando ya la formación estaba fuera de la vista, otra escuadrilla de «Stukas» sobrevoló la base siguiendo a las unidades adversarias; ni aun en este segundo ataque se alcanzaron los objetivos.

Durante la permanencia de la expedición en El Daba, Cosulich y Ratazzi efectuaron salidas al mar que tuvieron por

objeto la interceptación de formaciones navales adversarias en dirección a la costa controlada por nosotros, y de hostigar el tráfico naval frente al puerto de Alejandría.

Cosulich avistó dos unidades navegando a gran velocidad, las siguió por más de una hora a fin de colocarse en posición de ataque favorable; pero no pudiendo dar la máxima velocidad, debido al estado del mar, se vio obligado a desistir del ataque.

Rattazzi logró alcanzar la bocana del puerto de Alejandría y regresar, ya entrada la mañana, después de un infructuoso acecho por ausencia de tráfico enemigo.

Las misiones se desarrollaron en número limitado y no tuvieron resultados positivos por razones de diversa índole: la distancia entre la base de partida y el puerto de Alejandría era de 140 millas entre ida y regreso, igual a la máxima autonomía de los medios lo cual, dadas las condiciones de luz y la actividad aérea adversaria, reducía el tiempo de acecho a no más de dos horas; la ausencia de tráfico enemigo frente al puerto de Alejandría durante las horas nocturnas; las notorias dificultades debidas a la falta de medios en levantar, echar al mar, recuperar, mimetizar y mantener las lanchitas en la improvisada base.

Casi todas las noches, durante este período, la aviación enemiga atacó con lanzamiento de bengalas y bombas la zona en que se encontraba la base de los medios de asalto; la autocolumna fue ametrallada una vez de noche, a baja cota, por fortuna sin consecuencias.

Hacia la mitad de septiembre, el dispositivo italo-alemán de El Alemein, intenta la ruptura de las líneas adversarias en un último asalto, pero se ve constreñido, casi de repente, a replegarse sobre las posiciones de partida: la concentración de las fuerzas enemigas es imponente, y la actividad aérea se hace cada día más notoria. Se disipa la esperanza de alcanzar la victoria decisiva en Africa septentrional, lo que trae fatales consecuencias sobre el éxito de

la guerra. A continuación de tales acontecimientos, se decide el retiro de la autocolumna a posiciones menos avanzadas. Hacia finales de septiembre, la expedición está en Derna. Allí se desarrolla la ceremonia de consignar las recompensas a Carminati y a Sani por su valiente acción del 29 de agosto. Sucesivamente, mientras Forza regresa a Italia para volver a su destino al mando de la Décima, la autocolumna, con medios dejados precedentemente en Derna, se traslada a Alba Florida, gracioso pueblecito construido por nuestros campesinos en las cercanías de Apolonia. Se eligió esta localidad porque estaba próxima a un sólido pantalán de madera, particularmente adaptado para echar los medios al mar.

El «Sogliola» y el «Costanza», no teniendo ya nada que hacer, regresaron a Italia.

Los buceadores que terminaban en nuestra escuela, tenían mientras tanto una utilización cada vez mayor. Fueron embarcados en todos los buques de guerra menores que no tenían buzo a bordo, para desempeñar los servicios necesarios de su especialidad: visita a la carena, pequeñas reparaciones submarinas, trabajos en las hélices para dejarlas libres de cabos y otros materiales que pudiesen estorbar su normal funcionamiento, policía, etc. También embarcaron buceadores en los buques mayores, para explicar y realizar el servicio de visita nocturna a las carenas, contra el peligro de que el enemigo nos aplicase el mismo tratamiento que nosotros le dábamos.

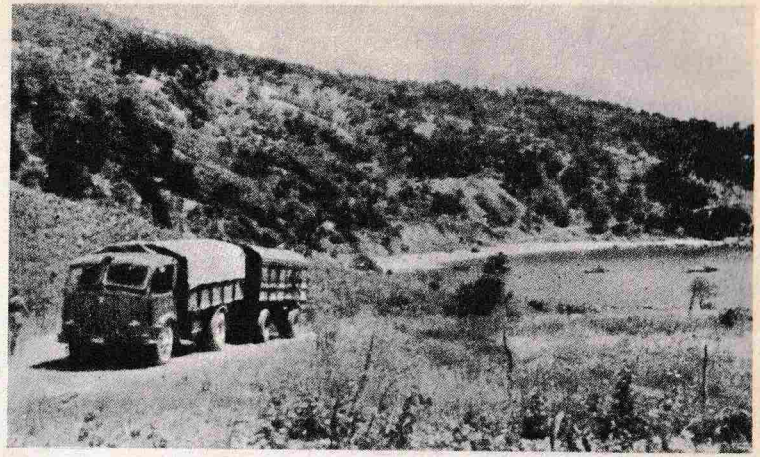
También desarrollaron importantes misiones nuestros buceadores en otra actividad completamente nueva. En Tobruk, después de nuestra reconquista de la plaza fuerte, se habían encontrado varios buques hundidos o sumergidos. Bajo la guía de oficiales del servicio secreto de información, fueron inspeccionados minuciosamente por buceadores, los que, por su equipo ligero y autónomo, penetraban

en locales en los cuales el buzo no podía aventurarse; así se recuperaron documentaciones secretas y carpetas de gran utilidad para nuestro servicio informativo. Merece especial mención la exploración realizada en el destructor «Mohawk», hundido después de un épico combate por un destructor nuestro, en los bajos de Kerkenah, en Túnez, porque, a pesar de los riesgos inherentes a la búsqueda submarina y la continua ofensiva aérea enemiga, permitió a los buceadores recoger el archivo secreto de la unidad, casi entero.

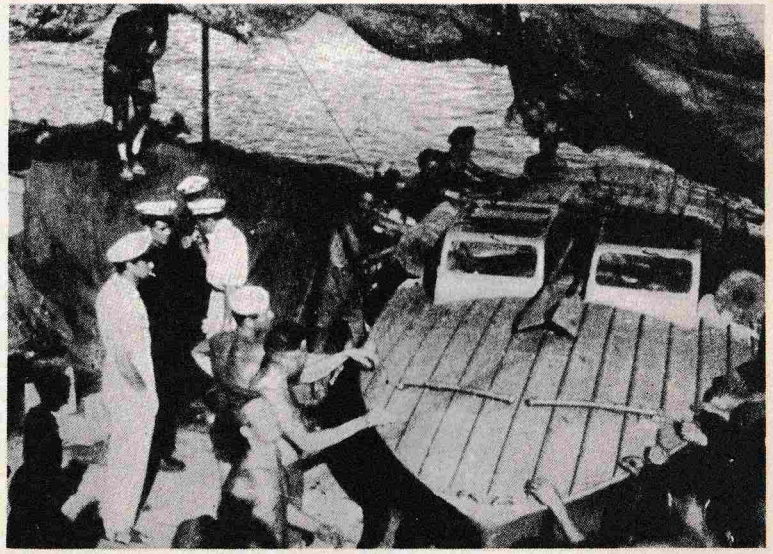
He querido recordar esta actividad porque, si bien modesta, los buceadores lo merecen, los cuales, con consciente fidelidad y valor, han cumplido con su deber.

Dejado el mando del «Sciré», el desarrollo de la actividad de la sección submarina de la Décima Flotilla MAS al que ya me dedicaba en pleno, me obligó a realizar una larga misión en el extranjero: a Berlín, para un intercambio de noticias con los aliados acerca de los medios navales de sabotaje; a París, donde estaba el Mando general alemán de submarinos y del que debía obtener informaciones útiles para las proyectadas operaciones contra bases navales de Norteamérica y Africa del Sur; después a la flotilla de submarinos atlánticos de Burdeos, para ejercicios y pruebas prácticas de las mismas operaciones oceánicas; y, en fin, a San Sebastián, Madrid y Lisboa, para la organización de grupos de sabotaje naval.

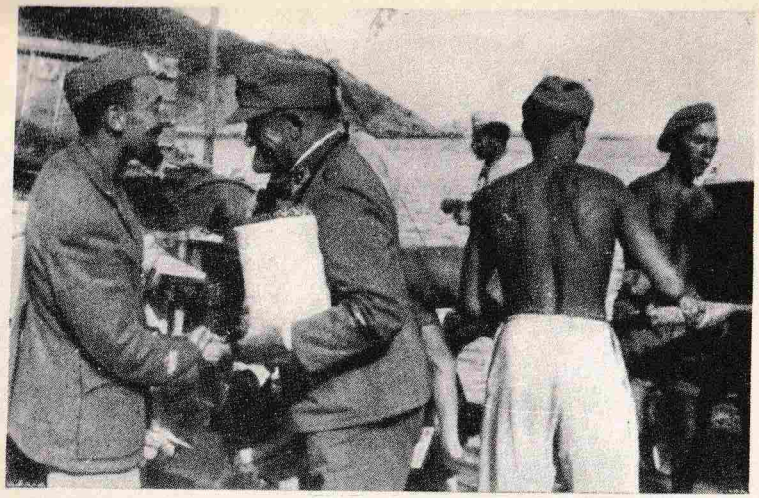
Este era el programa; interesante desde el punto de vista profesional, ya que se trataba de ampliar las bases para extender la actividad de la Décima a nuevos sectores de gran posibilidad para el porvenir; más estrecha colaboración militar con los aliados alemanes; ampliación del campo de acción de los medios de asalto llevando la ofensiva fuera del Mediterráneo, hasta las bases americanas del Atlántico y las inglesas de Africa del Sur; formación de nú-



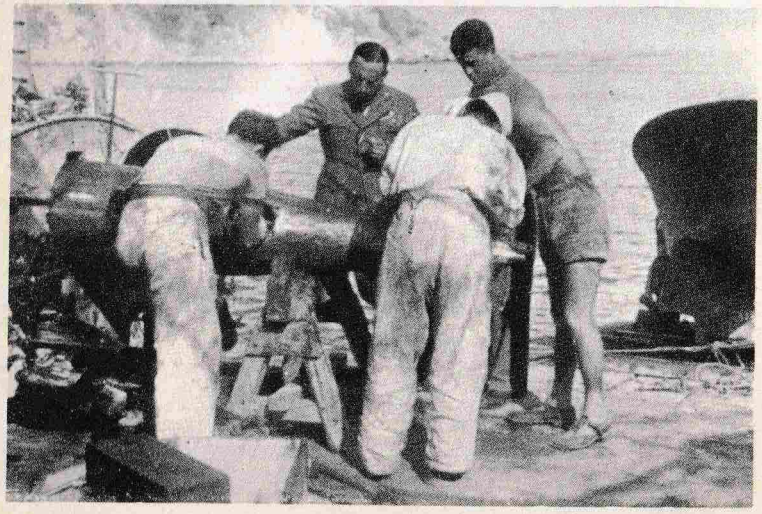
La Décima en Crimea: autocarros de la columna Moccagatta en una carretera de Crimea



La Décima en el Mar Negro: una lancha torpedera en la bahía de los Foros



La Décima en el Mar Negro: entrevista entre el comandante Todaro y el general Von Manstein



Base de Foros: mantenimiento de un torpedo. En el centro, Todaro

cleos de saboteadores navales (nadadores) a distribuir, bajo una cobertura oportuna, en los puertos neutrales, empezando por aquellos de la península ibérica más frecuentados por el tráfico mercante enemigo.

También era interesante este viaje desde un punto de vista personal: realizar en plena guerra la vuelta a las grandes capitales: de Roma a Berlín, a París, a Madrid, a Lisboa, era una ocasión que no se daba muy a menudo; se me ofrecía una ocasión excepcional y única para poder contemplar, casi a vista de pájaro, el panorama europeo en uno de los momentos más dramáticos de su milenaria historia.

No era la primera vez que iba a Alemania durante la guerra; había realizado algunas misiones en servicio entre las acciones del «Sciré». Los alemanes no tenían preparación alguna ni conocimientos en el campo de los medios de asalto navales (a mi entender, además de nosotros sólo los japoneses se habían dedicado antes de la guerra al estudio de estas nuevas armas, empleándolas con éxito en el ataque a Pearl Harbour el 7 de diciembre de 1940). Tampoco esta actividad encuadra con las características de la raza alemana, ya que se requieren, además de cualidades acuáticas y marineras, dotes sobresalientes de iniciativa personal y de individualidad. En los primeros meses de la guerra, los alemanes no parecían interesados en lo que habíamos realizado en esta materia. Ahora, con el transcurso del tiempo, pasada la esperanza de una victoria relámpago, acentuado el carácter naval de la guerra con su extensión al mundo entero, y descubierto de nuevo con fatal retraso el viejo principio de que el poder naval es el factor decisivo y dominante en los conflictos, llamada la atención de nuestros aliados sobre los éxitos conseguidos por los italianos en el Mediterráneo con los medios de asalto (particularmente adaptados a una marina en condiciones de in-

ferioridad respecto a la adversaria, como era la alemana mucho más que la nuestra), la Marina alemana había decidido desarrollar esta actividad y, por lo tanto, había solicitado contactos más estrechos con la Décima. Precedentemente, las directivas superiores eran: a los aliados, mostrarles cosas, pero no todo; revelarles los secretos que se presumía habían caído en poder del enemigo, pero no los que aún se consideraban seguros; silencio sobre los nuevos descubrimientos técnicos todavía en fase de estudio o experimentación. Nos ateníamos a estas órdenes, si bien no era del todo claro el principio que las inspiraba. Nos parecía efectivamente que las divergencias, dudas o reservas surgidas entre aliados en guerra, debían resolverse y expresarse en el campo político; mientras que en el militar, cuando se combate codo a codo en una lucha a vida o muerte contra el mismo adversario, la colaboración más estrecha y leal no sólo es útil, sino indispensable. Es ésta precisamente la ventaja de las alianzas militares; el poder herir al adversario en el punto más vulnerable con el golpe macizo de la *suma de las fuerzas asociadas*, y no con cada una en particular como, desgraciadamente y por motivos sobre los que no me detengo, ocurrió durante todo el curso de la guerra entre alemanes e italianos.

En consecuencia, ésta fue la conducta del mando de la Décima, siempre en el cuadro de nuestras atribuciones: hacer eficiente y beneficiosa nuestra colaboración militar con el aliado; era convicción ingenua nuestra que es deber del soldado en guerra el utilizar cualquier medio útil que llevase las propias armas a la victoria.

En Berlín, el Berlín del verano del 42 en el cual, a pesar del perfecto funcionamiento de cualquier engranaje de la inmensa máquina «nación en guerra», se sentía en el aire, después de un año del comienzo de las hostilidades con Rusia, no un preanuncio de derrota todavía, pero sí cierta desilusión por la fallida rápida victoria; tuve allí una serie

de coloquios con altos oficiales encargados de establecer las bases de una «Décima MAS» alemana.

Era típica la mentalidad con que se había afrontado el objetivo: por un lado, habían movilizado a un grupo de científicos destinados al estudio de las armas, mientras que, en lo referente al personal, ¡hablaban en términos de compañías, batallones y hasta divisiones de asalto naval! En Brandenburgo me hicieron visitar su organización: una enorme extensión de terreno que comprendía un lago, requisado para las pruebas de agua; en toda su ribera se esparcían villas y granjas, en cada una de las cuales se instalaron un grupo de técnicos o jóvenes de las escuelas de sabotaje que realizaban allí su período de instrucción. De todo cuanto vi (lo cual posteriormente me dio la razón), llegué a la conclusión de que los alemanes estaban todavía en los comienzos en el campo de las armas insidiosas submarinas: todavía no habían realizado nada que pudiera parecerse a nuestro torpedo tripulado o a nuestros «baulitos explosivos», mientras que por otro lado se perdían en tentativas más bien ingenuas y pueriles, superadas por nosotros ya hacía tiempo.

En cambio, habían progresado mucho en el campo del sabotaje terrestre: recuerdo la visita a un enorme almacén, en el cual era posible entrar alemán y salir, después de un par de horas de peregrinación por varias secciones, completamente transformado en inglés, suizo, egipcio o de cualquier otra nacionalidad, no sólo provisto de los más perfectos documentos de identidad, sino también de trajes, ropa blanca, cigarrillos, revistas, etc., todo ello llevando las marcas de fábrica características del correspondiente país. Me enseñaron una gran variedad de objetos de todas clases, con su aspecto inofensivo que, en un momento dado, se transformaban en instrumentos de destrucción. Además del conocido termo (un viajero distraído lo olvida en el tren o en la cabina del buque y, de repente, salta y explota,

expandiendo una mezcla incendiaria) me chocaron, entre las cosas más simples, que son las de mayor éxito, pedazos de carbón semejantes, aparentemente, a los otros y que, introducidos en la carbonera de un buque, provocan el incendio; y una maleta de fibra que no ofrecía sospecha alguna al examen más minucioso: era el mismo material de que estaba constituida la maleta el que explotaba; en la cerradura, corrientísima, era donde estaba colocada la espoleta de tiempo que provocaba la explosión.

Llegué a algunos acuerdos con las autoridades alemanas, a lo que me autorizó el Ministerio; el más importante fue que los alemanes deberían enviar a nuestros cursos de enseñanza de la Décima alguno de sus oficiales y marineros, a seguir nuestros métodos de entrenamiento; cuando hubiesen sido adiestrados, podrían ejercer las funciones de instructores en las escuelas que estaban construyendo en Alemania mientras tanto. En cumplimiento de estos acuerdos, fueron anexionados a nuestro grupo Gamma (Wolk) varios alumnos nadadores alemanes al mando del teniente de navío Von Martiny, entre los cuales se encontraban algunos que, por sus actividades pre-bélicas (pesca de perlas y esponjas) tenían ya familiaridad con el uso del respirador. Se pensó también en el intercambio de materiales: nosotros cedíamos autorespiradores y trajes de buceadores (objetos de goma magníficamente fabricados por una gran industria nuestra), y ellos nos daban explosivo plástico, potentísimo y muy apto para nuestras necesidades, y otros materiales muy útiles para nosotros.

Durante mi permanencia en Berlín, me invitaron a una comida en el antiguo y aristocrático Círculo de Oficiales. Me chocó el hecho de que sus salas estuviesen decoradas con grandes retratos del rey y la reina de Prusia y de los últimos emperadores de Alemania; en aquella atmósfera parecía que no había mudado nada desde 1918.

En aquella ocasión, un coronel jefe de una Sección de

contraespionaje, oficial que pertenecía al Ejército austríaco anteriormente y ahora sumergido en el alemán, me dijo (con voz bastante alta para que todos pudiesen oírlo) palabras proféticas acerca del éxito de la guerra: «Nosotros combatiremos hasta el último hombre, porque éste es nuestro deber y nuestra única posibilidad; pero la partida se ha perdido desde el principio. A pesar de la durísima experiencia de la Primera Guerra Mundial, los alemanes han repetido el mismo error fundamental: consideran la estrategia en función continental y terrestre únicamente, olvidando que Inglaterra no se puede abatir más que venciéndola en el mar. La estrecha mentalidad de quien concibió la guerra moderna bajo la base de ejércitos que luchan por la conquista de los territorios que les limitan, debe sucumbir frente a la superioridad de quien espacia, con la mente abierta a los grandes problemas de estrategia aeronaval, en el globo entero, considerado sin confines.

»Quizá después de haber sufrido gravemente este error, que dejará huellas desastrosas en Alemania, sabremos demostrar en la Tercera Guerra Mundial, el haber aprendido las lecciones que la Historia nos ha impartido.»

Estas palabras me quedaron impresas, porque respondían a los conceptos que yo sustentaba. Los principios estratégicos que seguía el Estado Mayor alemán en la conducción de la guerra, por muy errados y fatales que fuesen, tenían una justificación en la situación geográfica de Alemania. Pero, en su lugar, no existía ningún atenuante en el Estado Mayor General italiano, que mostraba compartir tal opinión. Si bien alguien había proclamado, allá en el lejano 1932, que «Italia es una isla», y en otra ocasión que «si para Inglaterra el Mediterráneo era un camino, para Italia es la vida», los conceptos estratégicos de nuestro Estado Mayor General eran los mismos que los del año 1914. Fuerzas armadas divididas y desarrolladas en proporción inversa a la necesidad: un enorme y pletórico ejército de

no especialistas, ¿para qué sirve? ¿Para cavar trincheras? ¿Y dónde? Una flota grande, pero aún insuficiente, y una aviación absolutamente inadecuada. Mientras que una ojeada a la carta del Mediterráneo nos convence de que Italia necesita una potente aviación que asegure el dominio del cielo mediterráneo y norteafricano; no menos que una potente flota que, en colaboración con la aviación, mantenga libres las vías del mar, para nosotros vitales; y de un pequeño ejército, ágil, bien armado, compuesto de secciones especializadas, transportable con rapidez de una a otra orilla del mar, necesidad decisiva para la suerte de cualquier guerra mediterránea.

El baluarte de los Alpes, en los límites alcanzados en la victoriosa guerra de 1914-18, permitió garantizar la seguridad de nuestros confines terrestres con pocas fuerzas: ésta hubiera debido ser la función natural de nuestras sólidas secciones alpinas.

«Italia es una isla», pero frente a una Marina insuficiente y una Aviación irrisoria, nuestro Estado Mayor continúa alistando decenas y decenas de divisiones de infantería, todas armadas de modelo 91, todas con la pala para cavar trincheras, todas en verde-gris, tenazas y botas de montaña, anclado en sus conceptos de la guerra de la Independencia: *el enemigo es el alemán.* En vano Crispi, el isleño Crispi que había conseguido Eritrea; en vano Giolitti, el continental Giolitti que había asegurado a Italia la cuarta orilla del Mediterráneo; en vano Mussolini que con la creación del Imperio de Africa había abierto a Italia los caminos de los mares; estos problemas no habían llegado siquiera a la mente de nuestro Estado Mayor general que, en la preparación de las fuerzas armadas y en la conducción de la guerra, fallaron totalmente en sus cometidos, llevando el país al desastre militar.

París es una ciudad tan hermosa que ni aun las armas de guerra y la ocupación militar pueden alterar sus acogedoras características.

Fui introducido junto al mando de los submarinos alemanes, en un edificio del Bois de Boulogne, por el capitán de corbeta Fausto Sestini, oficial de enlace desde hacía tiempo, entre la Marina italiana y aquel mando.

El almirante Doenitz, comandante en jefe de los submarinos desde el principio de la guerra, me recibió con gran cortesía y hospitalidad. Alto, de simpática cara de marinero, ojos claros, sonrisa mesurada, cordial en el trato y militar en la sustancia, manifestó gran simpatía y estima por la actividad de la Décima. Para las informaciones objeto de mi misión me abrió sus archivos secretos con inmediata lealtad y confianza; quiso que durante mi estancia en París me considerase un oficial de su Estado Mayor.

La guerra submarina a los convoyes, que desde América alimentaban las fuerzas enemigas de Africa, Europa y Rusia, estaba por aquellos días en el máximo desarrollo; el estudio de la organización que, desde París, movía los hilos de centenares de submarinos destacados a miles de kilómetros de distancia en todos los océanos del mundo, era sumamente interesante. En cuanto me fue dado juzgar, el funcionamiento del mando era perfecto, y el trabajo de los oficiales subordinados de gran rendimiento. Doenitz difundía en torno a sí un sentido de gran simpatía y humanidad, acompañado de la rígida aplicación de las normas militares; tal actitud comportaba notables beneficios, como siempre que la atmósfera es serena y no existe «pánico al superior». Organizador activísimo, intervenía y actuaba personalmente y por eso podía exigir mucho a sus colaboradores y subordinados. Su mesa era muy frugal; como es sabido, en las fuerzas armadas alemanas, está establecido con sano principio que la comida es igual para todos; como consecuencia de las restricciones alimenticias impuestas por

la guerra, la comida se había reducido a lo estrictamente indispensable. Mientras en París el mercado negro era practicado en vasta medida y en cualquier restaurante se podía ordenar, además de lo permitido en la tarjeta, cualquier golosina, en la mesa del mando de los submarinos alemanes, a la que asistía regularmente Doenitz mañana y tarde, la composición de la comida era la prescrita rígidamente por la tabla alimenticia. He aquí un ejemplo de comida a la que participé con Doenitz y sus oficiales: menestra de coles (a voluntad), dos centímetros de queso en tubito, pocos gramos de pan negro y basta. En mi calidad de invitado, único entre todos los oficiales, gocé del privilegio de disponer de un vaso de vino por comida.

Con la eficiente colaboración de los oficiales alemanes, y la gran ayuda del amigo Sestini, magnífico conocedor de la lengua y la mentalidad alemanas, pude recoger en pocos días los datos que me eran necesarios; se trataba de obtener, de los centenares de partes de operaciones de los submarinos aliados, noticias sobre los puertos de Norteamérica, Brasil y Africa del Sur, a fin de determinar qué bases atlánticas, por la intensidad del tráfico o la normal permanencia de buques de guerra, nos conviniese atacar con nuestros medios especiales; además de tener conocimiento de sus características hidrográficas y de las correspondientes instalaciones defensivas.

Al repasar aquellos partes, cayeron en mis manos algunos de gran interés. Recuerdo el del teniente de navío Prien sobre el forzamiento de la base de Scapa Flow, que tuvo como consecuencia el hundimiento del acorazado «Royal Oak»; maravillosa empresa en la que la suerte secundó la temeridad del valiente Prien, el cual se perdió, con su submarino, después de otras acciones brillantes.

Conservo un gran recuerdo de la hospitalidad del mando de los submarinos y, en particular, de la persona del almirante Doenitz; desearía que mis pensamientos y mis

buenos deseos alcancen a este digno y honesto marino tras su prisión de Spandau, donde fue condenado a diez años de prisión por el tribunal de Nüremberg, está pagando ahora por culpas que le atribuyeron los vencedores, la principal de las cuales, no declarada por hipocresía de aquella trágica farsa jurídica, fue la de haber combatido de la parte de los vencidos.

En Burdeos encontré un trozo de patria, la base de los submarinos atlánticos italianos, mandada por el comandante Polacchini, de la que formaban parte comandantes muy conocidos por las numerosas citaciones en los boletines de guerra: Grossi, Fecia di Cossato, Salvatore Todaro (entonces en la Décima), todos compañeros míos de curso; y Gazana, Rini, De Giacomo, Piomarta y muchos más todavía.

La base naval, creada y dirigida con gran capacidad por el comandante de máquinas Fenu, se encontraba en el puerto de Burdeos, sobre el Gironda, a varias decenas de kilómetros del mar, mientras el personal era acuartelado en villas y castillos situados en las proximidades de la ciudad, entre magníficos bosques y amenos paisajes. Desde Burdeos, nuestros submarinos llevaban su ofensiva a las costas atlánticas de Norte y Sud América y a Africa del Sur; alguno de ellos, transformado en transporte de mercancías, en el curso de memorable navegación, alcanzó el lejano Japón, llevando material alemán de precisión y tornando con carga de caucho natural.

Me hice preceder en Burdeos por un pequeño submarino, el CA, medio de asalto que desde hacía tiempo se estaba experimentando en la Décima; tenía 12 toneladas, dos hombres de dotación y dos torpedos pequeños como armamento. Quería comprobar la modalidad de empleo de esta arma para la función a que había sido destinada en nuestros proyectos: el forzamiento de bases navales norteamericanas.

El CA, como todos nuestros medios, con autonomía limi-

tada, necesitaba un aproximador que lo largase a poca distancia de la base a ser atacada, problema que no se presentaba fácil, dada su mole y su peso. La solución que había resuelto y que intentaba experimentar, consistía en el transporte del CA en la cubierta de un submarino oceánico; algo así como el canguro madre que lleva en la saca al canguro hijo. Pusieron a mi disposición el submarino «Leonardo da Vinci», en el cual se realizaron rápidamente los trabajos preparatorios, consistentes en cavar en la cubierta del submarino un alojamiento adaptado para recibir al pequeño submarino.

Apenas estuvo listo, asumí el mando provisional del «Leonardo da Vinci», y comencé las pruebas en la zona de mar entre Burdeos y La Pallice. Indudablemente fue la primera vez que se vio el original espectáculo de un submarino navegando con otro más pequeño colocado sobre sus espaldas.

Existían graves dudas acerca de la posibilidad de poder lanzar al «pequeño» sin inconvenientes, y en condiciones tales que pudiese continuar inmediatamente su misión hacia el objetivo mientras el transportador lo hubiese esperado durante un día o dos en un lugar preestablecido. La delicada maniobra se logró perfectamente: después de haber navegado en superficie y en inmersión durante varias horas, tomé la cota oportuna; a la orden «¡Larga!», el CA, libre de las mordazas que lo unían al «Da Vinci», se destacó de golpe y subió a superficie muy ufano, con el aspecto gárrulo y presuntuoso de una oca en un estanque.

Alcanzado por su dotación con un bote neumático, se puso en movimiento y dio varias vueltas en torno a nosotros.

Se había superado la prueba y se había dado un importante paso hacia la realización de nuestros futuros planes, ciertamente un tanto audaces; envalentonado por el éxito, quise intentar el rescate del CA en el mar. Llevé el «Leonardo Da Vinci» a cota oportuna y el CA maniobró en superficie de forma tal de encontrarse en correspondencia con su alojamiento: dando aire poco a poco, y viniendo así el «Da Vinci» a superficie lentamente, en el curso de su camino ascensional recogió al CA de manera tal que, al llegar a superficie, el pequeño canguro se encontró perfectamente colocado en el saco materno.

Nuestro proyecto se había demostrado perfectamente realizable; como lo deberían confirmar pruebas posteriores, existía la posibilidad de llevar el CA al dorso de un submarino hasta las proximidades de una base enemiga y, aun eventualmente, recuperarlo a bordo después que hubiese penetrado en el puerto y lanzado sus torpedos contra el enemigo o, desembarcados los saboteadores navales, retornar a mar abierto.

Para la ejecución de los trabajos de adaptación del «Da Vinci» y los oportunos en el CA, a fin de adecuarlo a la necesidad de la importante acción a que era destinado, supe que contaría con la capacidad técnica, la actividad y el rendimiento del comandate Fenu, de sus oficiales y de los obreros italianos de la base de Burdeos. La misión contra Nueva York pasaba finalmente de la fase de proyecto a la de alistamiento.

De Burdeos a San Sebastián en automóvil; magnífico viaje sobre las hermosas carreteras francesas que la guerra no había tocado; primero a través de las Landas y después de Biarritz a Irún, sobre la pintoresca costa atlántica. Ninguna dificultad para la entrada en España y ninguna emoción particular, estando provisto de regular pasaporte consignado a mi nombre, con la única variación que a la voz «profesión» en vez de «oficial de Marina» se había sustituido, para no causar sospechas, la de «propietario» (si bien no me resulta que sean sinónimos).

San Sebastián, capital veraniega de España, se encon-

traba en plena estación balnearia y mundana. Me encontré con alguno de los agentes italianos que, al servicio de la Marina, se dedicaban a hacer entrar clandestinamente en España a nuestros operadores y al material correspondiente. Llegué con ellos a varios acuerdos para la intensificación del trabajo. Fui feliz al encontrarme de nuevo entre los españoles, pueblo de grandísimas virtudes al que había tenido ocasión de conocer y apreciar durante su guerra civil, cuando fui comandante del submarino legionario y presté servicio en las filas de la marina franquista.

En Madrid, desierto y tórrido, me encontré con nuestro agregado naval, capitán de navío Arístide Bona, a quien ya conocía por haber tenido como comandante en el «Colombo», en su crucero a vela a Norteamérica en 1933. También aquí tuve conversaciones referentes a la continuación e intensificación de nuestras operaciones de contienda con el tráfico mercante enemigo en los puertos españoles.

Y, finalmente, con un «Junker 52» de las Línea Aéreas Alemanas llegué a Lisboa, última etapa y, bajo ciertos aspectos, la más interesante de mi viaje.

Lisboa ya la conocía por haber permanecido allí cuando, en el 23-25, mi padre fue ministro de Italia ante el Gobierno portugués; se extiende a lo largo de la ribera del Tajo y, por su posición natural, por el estilo de sus edificios y la belleza de sus alrededores, por la alegre y bulliciosa naturaleza de sus habitantes, es ciudad bastante acogedora y agradable.

En contraste, la guerra hacía sobresalir todavía más las especiales características de esta ciudad; punto de encuentro entre Europa y el resto del mundo, en Lisboa confluían personas procedentes de ambas partes contendientes y que, aprovechándose de la neutralidad del país, se encontraban codo con codo en la lucha por un contrato comercial o de prestigio, o simplemente contendiendo por la conquista de una información o de un secreto militar. Acentuaba este

aspecto de cosmopolitismo y la impresión de encontrarse fuera del viejo continente en llamas, el hecho de que la guerra no había llevado a Lisboa ninguna de las consecuencias que pesaban ya desde años en el resto de Europa: tiendas llenas de toda clase de cosas, productos ingleses y productos alemanes que no se encontraban en sus países de origen, se mostraban en la misma vitrina; nada de tarjetas de racionamiento, ni oscurecimientos, ninguna restricción, ninguna prohibición de bailar... Un mundo sereno y alegre que ya habíamos olvidado y del cual quizá no recobraremos el verdadero conocimiento.

Me presenté a nuestro agregado naval, capitán de navío Cugia di Sant'Orsola y al ministro Franzoni, que regía el puesto que tuvo años atrás mi padre. Pero fueron visitas formales; el cometido que me asignaron lo hice prácticamente solo. Se trataba de conocer la entidad del tráfico mercante enemigo que llegaba al puerto; de señalar los sitios normales de atraque; de estudiar la posibilidad de atacar los navíos y las modalidades a través de las cuales podría alcanzarse el objetivo y tener bajo cobertura segura a nuestros pilotos.

Un traje azul y unas alpargatas me permitieron confundirme entre mozos y descargadores y sustraerme a la vigilancia, bastante severa, del personal de control de los accesos del puerto; después de algunas exploraciones, una draga en desguace y un viejo barco perteneciente a una sociedad italiana de trabajos portuarios, me dieron la solución del problema...

Lisboa-Madrid: coloquios con nuestros agentes de la zona de Algeciras y Gibraltar. Burdeos, encuentro afortunado con mi querido amigo Carlo Fecia di Cossato, el as de nuestros submarinistas, apenas llegado con su submarino de una victoriosa operación de tres meses en el mar.

Y después, con breve estancia en París, regreso a La

Spezia, al mando de la Flotilla, para la realización de la actividad a la que había puesto los cimientos.

Y aquí supe la noticia que me entristeció profundamente: ¡el «Sciré», en el curso de su primera misión después de mi desembarco, se había perdido en el mar con su entera dotación!

Como consecuencia de la amenaza de Alejandría, determinada por el rápido avance de las tropas italo-alemanas sobre El Alemein, los ingleses habían procedido a evacuar sus buques de aquel puerto, del que ya creían inminente la pérdida. Algunas unidades se habían enviado al Mar Rojo y otras al puerto de Caifa. Para eliminar estas últimas, se había proyectado durante mi ausencia, efectuar un asalto de nadadores provistos de «sanguijuelas», llevados por el «Sciré». Dadas las funciones secundarias del puerto, se había previsto que el forzamiento no encontraría dificultades insuperables.

Para dirigir la operación, fue enviado al puerto de Rodas hasta el 1 de agosto el capitán de corbeta Max Candiani, jefe de la oficina de planes y operaciones de la Flotilla. La necesaria cooperación aérea se había pedido al Décimo cuerpo aéreo alemán (general Keisler), con residencia en Candia (Creta).

La orden de operaciones establecía que el «Sciré» se encontrase, en la tarde del 10, a 1,5 millas de la entrada del puerto de Caifa, que lanzase a ocho nadadores que se dirigirían al interior del puerto a por sus objetivos, y que esperase allí, para una eventual recuperación, hasta las tres de la mañana; desde allí se debía dirigir a Lero. El comandante daría órdenes a los nadadores asignándoles los blancos, habida cuenta de los últimos reconocimientos aéreos y cuyos detalles serían transmitidos por radio, según el siguiente orden de precedencia:

a) submarinos; b) buques de carga; c) destructores y

torpederos; d) cruceros; e) buques de apoyo, transporte de tropas, petroleros, buques patrulleros.

Procedente de La Spezia, el «Sciré», mandado por Zelich, llegó normalmente a Lero el 2 de agosto, llevando a bordo el material necesario para la misión de los nadadores (trajes, respiradores y explosivos).

La mañana del 6, el «Sciré» sale de Lero, habiendo embarcado el siguiente personal del grupo de nadadores de asalto:

Operadores: Capitán de intendencia Egil Chersi y suboficial buzo Rodolfo Benk. Cabo enfermero Aurelio Morgan, sargento Paolo Baronchelli, cabo instructor de educación física Eugenio del Ben; fogonero Luca Ricciardi, contramaestre Delfo Caprioli, condestable Sandro Mengoni, condestable segundo Erminio Fioravanti, fogonero Guido Fontebuoni. Médico de la expedición: alférez Pietro Gnecco.

Los reconocimientos fotográficos aéreos de Caifa por parte del XVAT, se desarrollaron normalmente, si bien con notable dificultad los días 7 y 9; los datos referentes a la situación y colocación de los buques ingleses en el puerto, fueron puestos en conocimiento del «Sciré» inmediatamente. También el Mando de la Aviación en el Egeo se interesó en la operación. «El general Longo comprende el carácter de la petición y me asegura que se intentará todo lo posible, aunque el "plafond" de los aparatos italianos no consienta reconocimientos fotográficos en la zona, que resulta provista de magníficos radiolocalizadores y perfectamente defendida, bien sea por la artillería antiaérea, bien por cazas muy aguerridos. Los alemanes usan para misiones de este género, y no sin graves riesgos, aparatos especiales (J 86) con "plafond" práctico de más de 12.000 metros.» (1)

Lo que significa que nuestra aeronáutica, a pesar del indiscutible valor de sus pilotos, no estaba en condiciones,

(1) Del parte del capitán de corbeta Max Candiani.

por deficiencias del material de vuelo, de sacar fotografías de las bases enemigas. ¡Trágica comprobación!

Según el reconocimiento aéreo-fotográfico realizado por los alemanes el día 9, estaban en puerto las siguientes unidades:

Dos cruceros ligeros, tres destructores, ocho buques, de los cuales cuatro grandes y cuatro grandes petroleros, cinco buques de vigilancia, dos torpedos y ningún submarino.

El boletín meteorológico preveía mar calma y neblina. Todo hacía prever un feliz éxito de la operación, siempre que el submarino lograse llegar, en el difícil cometido, al punto favorable para la salida de los operadores.

Del Diario de operaciones de Candiani:

«13 de agosto. A partir de esta noche, el "Sciré" debe dar la comunicación de misión cumplida.

»14 de agosto: Sin ninguna noticia del "Sciré"; creo que el retraso sea debido al hecho de que el submarino, dada la presencia de unidades enemigas en la zona, quiera evitar el riesgo radiogoniométrico.

»Hora 17,00. Todavía sin noticias, dirijo un telegrama al "Sciré" pidiendo información.

»Hora 22,00. Ninguna respuesta por parte del submarino.

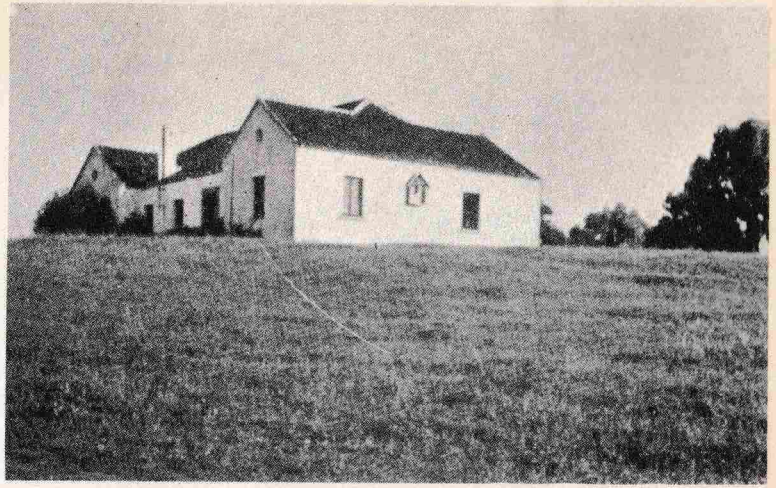
»15 de agosto. Hora 08,00. Todavía ninguna noticia. Pido a la aviación del Egeo un reconocimiento especial con tres aparatos 1007 en la dirección Rodas-Caifa.

»Hora 15,00. Los tres aparatos de reconocimiento, llegados a la vista de Caifa, regresan sin noticias.

»Hora 18,00. Solicito del XCAT que haga el reconocimiento en las cercanías de Caifa, y del cual espero poder sacar elementos sobre la suerte del "Sciré".

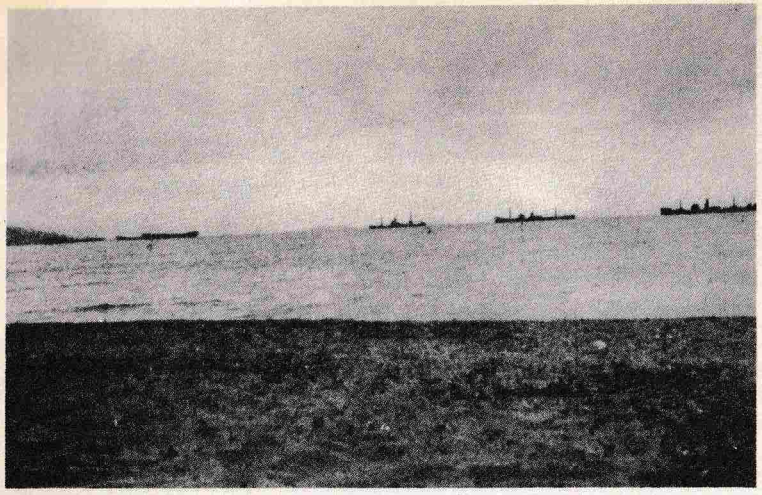
»16 de agosto. Por parte de la XCAT continúan infructuosos los intentos de continuar el reconocimiento de Caifa. Los aparatos son atacados con todos los medios y no pueden alcanzar el objetivo.

»Todavía sin noticias del "Sciré".



Villa Carmela. (Entre las dos ventanas, el observatorio)

Gibraltar y los buques de los convoyes ingleses, vistos desde Villa Carmela. En primer plano la señora doña Conchita Ramognino



Convoy inglés visto desde la playa de Villa Carmela

La misma playa después del ataque de los nadadores de asalto: Caballos de frisia y centinelas españoles a caballo

»17 de agosto. Hora 05,00. Parte un J86 de Creta para un nuevo intento de reconocimiento.

»Hora 08,00. Recibo comunicación de que el avión ha logrado fotografiar el puerto a 9.000 metros de cota y que llevará a Rodas el material fotográfico.

»Hora 22. Entro en posesión de la fotografía, que es examinada. Ningún buque averiado ni trazas de forzamiento del puerto. Presumo que el "Sciré", del que faltan noticias, no haya logrado hacer salir a los operadores.»

De informaciones procedentes del Almirantazgo británico, sabemos hoy que el submarino «Sciré» fue hundido frente a Caifa el 10 de agosto por el torpedero «Islay». Desaparecieron con la unidad los cincuenta componentes de la dotación y los diez operadores embarcados para la operación. Los cadáveres de dos nadadores, el del capitán Chersi y el cabo Del Ben, restituidos por el mar a la playa de Caifa cuatro días después, reposan en el cementerio de la ciudad.

Mientras con la consabida audacia se acercaba a la distancia mínima del puerto, renovando los prodigios de valor ya tantas veces realizados, el «Sciré» se metía en la red de vigilancia enemiga, bien por avistamiento aéreo o bien por descubierta hidrofónica; en el rápido y decisivo duelo que siguió, y durante el cual Zelich y todos sus hombres de a bordo lucharon con extremo valor, heridos de muerte por las bombas submarinas, el «Sciré», con toda su dotación, cerraba su gloriosa existencia en el fondo del mar.

Al estandarte del «Sciré» le fue concedida la medalla de oro al valor militar con la siguiente motivación:

«Submarino operante en el Mediterráneo, veterano de afortunadas misiones de acecho, designado para operar con secciones de asalto de la Marina en el corazón de aguas enemigas, participó en repetidos forzamientos de las más fuertes y protegidas bases mediterráneas. En el curso de

reiterados intentos de alcanzar los objetivos previstos, encontró las más duras dificultades creadas por la violenta reacción enemiga y por las condiciones del mar y las corrientes. Después de haber superado, con el más absoluto desprecio del peligro, los obstáculos puestos por el hombre y por la Naturaleza, lograba resolver en forma completa el objetivo asignado, emergiendo a pequeñísima distancia de la entrada de las muy guarnecidas bases enemigas, y lanzar así las armas especiales que causaron, en Gibraltar el hundimiento de tres grandes buques mercantes, y en Alejandría graves daños a los dos acorazados "Queen Elizabeth" y "Valiant", cuyo total hundimiento sólo fue evitado a causa de los bajos fondos en los que las dos unidades estaban amarradas. Sucesivamente, en el curso de otra misión particularmente osada, fue agredido despiadadamente, desapareciendo en las aguas enemigas, cerrando así gloriosamente su fúlgido pasado de guerra.»

ASEDIO A GIBRALTAR. — VILLA CARMELA. — DOS ATAQUES DE NADADORES. — EL «OLTERRA»

Todavía Gibraltar. — La señora Conchita tiene necesidad de aires marinos. — Villa Carmela, la base más avanzada de la Marina italiana en las aguas enemigas. — 14 de julio: doce nadadores contra un convoy; cuatro buques atacados. — El derrelicto del «Olterra» es una loca idea de Visintini. — Surge en Algeciras una base de lanzamiento de torpedos tripulados. — Nuestros muchachos «marineros» del «Olterra». — 15 de septiembre: otro buque víctima de los nadadores. — La «Escuadrilla de la Osa Mayor». — 5 de diciembre: la última misión de Visintini. — Una madre: dos hijos caídos en guerra, dos medallas de oro.

Gibraltar, como Alejandría, era siempre uno de nuestros objetivos principales; sede de la flota inglesa del Mediterráneo Occidental, base de apoyo de la escuadra del Atlántico, e importantísimo nudo del tráfico mercantil enemigo, era el puerto de confluencia de los convoyes que, desde América y Africa del Sur, se dirigían hacia Inglaterra y el Mediterráneo. En la rada de Gibraltar paraban convoyes gigantescos de treinta o cuarenta buques, cargados de refuerzos para la población inglesa y materiales de guerra de todas clases, en su mayoría de procedencia americana; de allí partían otros convoyes para el Norte, el Sur y para el Mediterráneo. Por lo tanto, era lógico que continuase concentrándose sobre Gibraltar la actividad ofensiva de la Décima; también porque, dada la distancia de la plaza fuer-

te con Italia, nuestra aviación no alcanzaba a herir la actividad naval enemiga; se había visto en la práctica que sólo nuestros medios, por sus particulares características de empleo, y por la bravura de sus comandantes y pilotos, estaban en condiciones de llevar a Gibraltar la ofensiva de las fuerzas armadas italianas.

El examen de las tres misiones llevadas a cabo por el «Sciré» en la rada de Gibraltar y la situación que ya había madurado, reclamaban las siguientes consideraciones:

1. — Se había demostrado que el submarino era el medio idóneo de transporte y de aproximación de los torpedos tripulados, pero, a cada operación, crecían los riesgos y las dificultades con el desarrollo de las medidas de descubierta y de defensa del adversario.

2. — El submarino, debido a sus características de empleo, podía seguir un número limitado de misiones y cada una con sólo tres aparatos; además, dadas las horas de oscuridad necesarias para realizar la operación, los meses desde la alta primavera hasta el otoño eran inutilizables, siendo las noches demasiado breves.

3. — La particular situación geográfica de Gibraltar, tan próxima a un país neutral, había consentido la recuperación de veintidós operadores de los veinticuatro echados a la mar; sólo la pareja Birindelli-Paccagnini había caído prisionera después de la gran empresa, mediante la cual se habían acercado, en octubre de 1940, a pocos metros del «Barham»; era relativamente fácil para los operadores de Gibraltar alcanzar la costa española. ¿No sería, por la misma razón, igualmente fácil llegar a Gibraltar partiendo de la costa española?

4. — En fin; existía un nuevo elemento: decenas de buques cargados de materiales bélicos permanecían todos los días en la bahía de Algeciras, a pocos centenares de metros de la costa española, fuera de la protección de cualquier

obra portuaria y, por lo tanto, podían constituir un blanco fácil.

Nos metemos así en un nuevo camino en la guerra; además, o en vez del submarino transporte, se debía escoger cualquier otro medio, a fin de hacer llegar a nuestros operadores a las costas de España, a pocos centenares de metros de los buques de convoy y a pocos miles de la bocana del puerto; encontrado el camino, el ataque podía ser alimentado continuamente en forma tal de no dar paz al enemigo; así pues, además del daño que se le causase, se le obligaría a una vasta dispersión de medios, de energía y de personal para combatir una insidia cuyo origen debía parecerle siempre misterioso. Naturalmente, siguiendo una elemental norma de prudencia y de corrección internacional, todo debía organizarse sin que los españoles lo supiesen, evitándoles a ellos y a nosotros el riesgo de mezclarles en nuestras maquinaciones.

Desde hacía tiempo, un gran técnico y buen italiano, Antonio Ramognino, había sometido a nuestro examen un proyecto suyo de embarcación que habría facilitado la aproximación de los saboteadores a los buques a atacar; algunos ejemplares estaban en vías de construcción y prometían un éxito satisfactorio. No creo poder dar datos técnicos sobre tal medio, creyéndolo aún secreto y de futuro empleo. En la primavera del 42, Ramagnino, voluntario de guerra, llamado a las armas en la Marina e incorporado a la Décima MAS, fue enviado por nosotros a realizar una operación de exploración en la bahía de Algeciras, vía España, para estudiar sobre el terreno la posibilidad de establecer una base en la costa, desde la cual pudiesen sus medios alcanzar la mar. Bajo su propuesta y aprovechándonos de que su esposa fuese una española, la graciosa señora Conchita, decidimos arrendar una villa, situada en las proximidades de Puente Mayorga, en la costa Norte de la bahía de Algeciras, a poca distancia de La Línea y a cerca de 4.000 metros de Gibraltar;

justo frente a la zona de mar donde, a una distancia de 500 a 2.500 metros de la playa, amarraban los buques mercantes de los convoyes ingleses (ver el plano de la página 75).
La pareja Ramognino se instaló allí, corriendo la noticia que, debido a la mala salud de Conchita, necesitaba aire y baños marinos. Los Ramognino, esposos en luna de miel, sólo ocupados de la casa aparentemente, así como de los quehaceres domésticos, procedieron a preparar la habitación para el doble uso a que debía servir; y como primera medida crearon un observatorio que se abría sobre la bahía y sobre el puerto de Gibraltar, camuflado exteriormente por una jaula en la que hacía locuaz ruido una familia de papagayos verdes.

En espera de que las embarcaciones Ramognino estuviesen listas, pensamos utilizar Villa Carmela, la base más avanzada de la Marina italiana en las aguas enemigas, para realizar una operación contra los buques mercantes de los convoyes de protección. Realización bastante más fácil que no el forzamiento del puerto (sin necesidad del paso de obstrucciones) y que, por la breve distancia de los buques de la costa española, era adaptable a las posibilidades de los nadadores; los cuales, sin necesidad de complejos y pesados equipos, difíciles de introducir en España, podían portar algunos «chinches» y adherirlos a las carenas enemigas.

En julio de 1942 se preparó una escuadra de nadadores con todo lo necesario para la operación: tres «chinches» por hombre. A las órdenes del alférez de navío Agostino Straulino, famoso campeón de vela, la escuadra estaba compuesta por los siguientes operadores: alférez de navío Giorgio Baucer, contramaestre Carlo Da Valle, suboficial Giovanni Lucchetti, suboficial buzo Giuseppe Feroldi, contramaestre Vago Giari, buzo Bruno Di Lorenzo, cabo torpedista Alfredo Schiavoni, cabo segundo artillero Alessandro Bianchini, suboficial Evideo Boscolo, fogonero Rodolfo Lugano y fogonero Carlos Bucovaz; en total doce hombres.

Se enviaron a España (y retornaron después de la misión) clandestinamente. A este objeto, seis de ellos alcanzaron nuestra base de submarinos de Burdeos donde, en pequeños grupos, fueron introducidos en España por los agentes de la Marina, puestos a la disposición de la Décima; algunos escondidos en el doble fondo de un camión; otros, menos afortunados, escalando los Pirineos, a pie, con horas y horas de fatigosa marcha. Los otros seis, embarcados como marineros formando parte de la dotación de un buque mercante italiano, llegados a Barcelona, y según órdenes recibidas, se eclipsaron no regresando a bordo; el comandante, al ignorarlo, les denunció por desertores. Acompañados por nuestros agentes, llegaron todos rápidamente a Madrid, donde se había organizado un puesto de etapa; por último, a Cádiz en automóvil, donde fueron embarcados (marineros llegados a sustituir la vieja dotación) sobre nuestro petrolero «Fulgor». Desde aquí, en los días 11 y 12, con diversos medios de fortuna para eludir la estrecha vigilancia española, en tres puestos de control a lo largo del recorrido, los operadores llegaron a Algeciras y embarcaron en un viejo barco italiano internado, el «Olterra», amarrado en el puerto. Finalmente, desde el «Olterra» y bajo la guía de Visintini, que encontraron a bordo, observaron la rada y los buques fondeados que constituían sus blancos. Al alba del 13, poco a poco, fueron conducidos a Villa Carmela; desde el observatorio pudieron darse perfecta cuenta de la maniobra a seguir para la conducción del ataque, desde el mejor punto para la bajada a la mar (evitando los centinelas españoles, numerosos y avezados en aquel trozo de costa, así como los frecuentes espías ingleses) y, finalmente, elegir el enemigo y estudiar las características de construcción y de amarre.

La acción tiene lugar en la noche del 13 al 14. Con el favor de las tinieblas, salidos silenciosamente de la villa, después de haberse endosado el traje especial y proveerse del

material explosivo que con anterioridad había llegado allí atraviesan un trozo de jardín y descienden a la playa, ocultos a ojos indiscretos por un muro y aprovechándose del lecho seco de un torrente. Finalmente, después de colocarse las aletas en los pies, se dejan caer en la mar: tiene así comienzo la parte acuática de la operación. Un gran convoy está en la rada; el jefe del grupo ha asignado los blancos; cada uno ha estudiado su presa durante un largo día. Ahora se aproximan a nado; natación de guerra, veloz, pero que no cansa, que no levanta espuma; que no da fosforescencia al agua ni hace ruido. En la cabeza tienen la redecilla que aguanta las algas; es el camuflaje para quien los mire desde lo alto de los buques.

Los nadadores, llevando sus artefactos de destrucción, se colocan bajo los buques, eludiendo la vigilancia intensa de las embarcaciones inglesas que durante la noche recorren la rada en todas direcciones. Inmovilizándose y desapareciendo bajo la superficie de la mar, cuando el haz de un proyector pasa sobre sus cabezas, juegan con osadía y astucia, demostrando poseer el entusiasmo de los jóvenes y el coraje y sabiduría de los hombres maduros. Una salida más fuerte o una brazada más impaciente puede estropearlo todo. Se sumergen bajo la carena aplicando la «sanguijuela» en los puntos más vitales; después helos aquí en el camino de retorno, felices de haber llevado a término el objetivo asignado.

A las 03,20 llegaron a tierra los dos primeros operadores, en las proximidades de uno de nuestros agentes en espera de recuperarlos. «Es interesante notar —escribe éste en su informe— como, a pesar de encontrarme al resguardo de un zarzal a menos de 10 metros de la mar, observando el agua con toda atención, sólo he visto a los dos operadores cuando ya estaban fuera, en seco, y se arrastraban por la arena para llegar al punto de cita establecido. Creo que no será fácil notar su presencia a distancia mayor de 6 ó 7 metros.» Fruto de los intensos y racionales adiestramientos de su instructor Wolk.

Siete nadadores son detenidos por los «carabineros»; debido a la rápida intervención de nuestro cónsul en Algeciras, Bordigioni, quedan en libertad provisional, con el permiso de la autoridad española. Otros dos, lograron llegar a tierra sin ser advertidos, mientras que el duodécimo toma tierra sin ser visto en el puente de La Línea y, a pie, se dirige a Algeciras, presentándose en el Consulado; ¡el recorrido hecho, evitando los controles, es de 16 kilómetros! Todos están bien de salud, excepto dos: uno fue herido en un pie por la hélice de una lancha a motor inglesa; el otro recibió un violento golpe por el estallido de una carga de profundidad, y acusa dolores en la espina dorsal.

En Villa Carmela son asistidos y atendidos por la señora Conchita, con coñac, café y cordiales; convertidos de nuevo en marineros, fueron trasladados en seguida a Cádiz en automóvil, y allí encontraron en el «Fulgor» el merecido descanso en espera del regreso a Italia, lo que sucede, como a la llegada, clandestinamente y espaciados, sin dejar ningún indicio de su paso.

Los resultados obtenidos no correspondieron a la preparación minuciosa ni al valor demostrado por los operadores, debido al imperfecto funcionamiento de algunos artefactos explosivos. Empero, cuatro buques fueron más o menos gravemente averiados, tanto, que debieron ser urgentemente varados para evitar la pérdida total.

Fueron: el «Meta», de 1.578 toneladas; el «Shuma», de 1.494 toneladas; el «Empire Snipe», de 2.497 toneladas y el «Baron Douglas» de 3.899 toneladas, con un total de 9.468 toneladas.

En el momento de producirse las explosiones y las averías, los demás buques situados en la rada fueron llevados en seguida al interior del puerto militar.

Los ingleses permanecieron por mucho tiempo sin saber

el origen de la ofensiva; sólo les fue posible orientarse cuando recuperaron en la rada un traje de buceador que, inopinadamente, flotó; en seguida fue capturado éste y enviado por vía aérea al Almirantazgo, a Londres, para ser sometido a un minucioso examen.

La valiente conducta de los doce operadores fue premiada con la medalla de plata al valor militar.

Fue excelente el comportamiento de todo el personal, más o menos secreto, que contribuyó al éxito de la difícil y brillante misión; oficiales de Marina, del Ejército y personal civil italiano que constituían nuestra organización clandestina en España, demostraron en el curso de esta misión, como en las precedentes y siguientes, una gran cualidad de inteligencia y dedicación al país; siento no poder citar, por motivos obvios, los nombres de todos aquellos que merecieron ser recordados. En la preparación y organización de la empresa tuvo parte predominante Visintini; fue también utilísima la participación de Ramognino, magníficamente coadyudado por su mujer.

El 10 de junio de 1940, a la entrada de Italia en la guerra, el vapor «Olterra», perteneciente a un armador genovés, se encontraba en la rada de Gibraltar; conforme a las órdenes recibidas por radio, el capitán llevó su buque a los bajos fondos de las aguas territoriales españolas, abrió las inundaciones y lo hundió, para que no cayese tan interesante presa en manos inglesas. El buque quedó así año y medio, semisumergido y escorado, sometido a la acción del tiempo y la mar; los pocos hombres que el armador dejó a bordo, y que hacían vida primitiva y desarreglada, tenían por misión el salvaguardar el derecho de propiedad más que otra cosa, según las normas de las leyes internacionales sobre los derrelictos en la mar.

La existencia del «Olterra» fue comunicada al mando de la Décima por Ramognino, al regreso de su misión explorativa en España; en seguida nace la idea, que tomó después más neta configuración, de utilizar para nuestros propósitos ofensivos aquel derrelicto de aspecto tan inofensivo, en el cual ondeaba la bandera italiana, y situado a la mínima distancia de la plaza fuerte de Gibraltar.

La original idea pasó en seguida a la fase de realización.

Se trató con el armador, sin revelarle el verdadero motivo de nuestro tan urgente interés acerca del buque, pero insinuándole solamente una vaga «necesidad de la Marina». El armador se mostró persona comprensiva y útil colaborador.

Por nuestro deseo y su interés, se encargó a una compañía española del salvamento del buque; el armador «tenía intención de poner el buque en estado de eficiencia, para cederlo a una sociedad española que había hecho una favorable oferta». En muy breve tiempo fue puesto a flote y después remolcado al puerto de Algeciras. Aquí, inmovilizado, por efecto de la larga permanencia bajo el agua de máquinas y calderas, fue amarrado en la cabeza del muelle exterior. Desde el 10 de junio del 40, un piquete militar español había tomado alojamiento en él, habiendo sido internado el buque por encontrarse en aguas territoriales hispanas al comienzo de las hostilidades.

Habíamos así realizado un punto de apoyo nuestro, italiano, frente a Gibraltar, al otro lado de la rada, a seis millas de la plaza fuerte: se trataba ahora de utilizar, en la forma más racional posible la posibilidad que pudiera ofrecernos (ver el plano de la pág. 75).

Por muy absurda que pareciese la idea, y difícil su realización, Visintini propuso hacer una base fija para nuestros medios de asalto: el «Olterra» habría sustituido al submarino aproximador, con enorme ventaja en su función de estación de lanzamiento de torpedos tripulados. Fue acogida la propuesta, pero era necesario alistar el «Olterra» para este cometido.

Comenzamos por preparar una dotación nuestra que debía sustituir casi íntegramente a la mercante (quedaron a bordo el capitán Amoretti y el jefe de máquinas De Nigris, que fueron nuestros magníficos y fieles colaboradores), sea para no divulgar el secreto, sea porque un aumento de personal, con el buque en aquellas condiciones, hubiese levantado sospechas. En Algeciras pululaban los agentes secretos ingleses; y el «Olterra» estaba atracado justo bajo las ventanas del hotel Victoria, donde estaba la residencia del cónsul británico, bien provisto de oficiales de Marina del Intelligence Service, como lo están los Consulados ingleses de las ciudades marítimas de todo el mundo.

El teniente de navío Visintini, el mismo que conocimos como audaz violador del puerto de Gibraltar, fue designado para mandar el grupo del «Olterra». Merecía toda nuestra confianza por su capacidad profesional y por sus dotes de seriedad y ponderada audacia, pero sobre todo por el espíritu de total dedicación con que ejercía sus funciones. Su hermano, Mario, valeroso piloto de avión de caza, había caído hacía poco en la defensa extrema del Africa Oriental; con un aparato ya prácticamente inútil, después de haber abatido unos diecisiete aviones enemigos, había tomado todavía el camino del cielo para oponerse, solo, a las superiores alas británicas; la insuficiencia del medio había superado el valor del piloto, y había ido a reunirse con su padre, buen patriota de Istria... Y ahora, Licio se unía a la nueva empresa con el firme propósito de emular al hermano Mario que, según solía decir, «me asiste y guía desde arriba».

Visintini eligió entre nuestros técnicos y marineros los hombres que debían constituir el destacamento permanente de la Décima en el «Olterra»; fueron: el suboficial Bonato Bruno (que muy pronto regresó a Italia), el sargento carpintero De Vicenzi Giovanni, el contramaestre segundo Barbetti Rolando, el carpintero Carlini Antonio y el operario militarizado Biradelli. Su primer cometido, que cumplieron

a la perfección a pesar de las dificultades técnicas innumerables, y las particularísimas condiciones ambientales en las que debían desenvolverse, con el continuo peligro de ser descubiertos, fue el de construir, en el derrelicto del «Olterra», un taller completo para el montaje de los torpedos tripulados, tan oculto que no revelase nada a la más minuciosa inspección que fuese llevada a cabo a bordo, y sin que nunca se revelase esta actividad secreta en ningún momento, ni por palabras ni por gestos, en su vida cotidiana.

Primeramente fueron enviados a Livorno a pasar algunos días en un buque atracado en Liorna, a fin de adaptarse a la «cobertura» necesaria; aprendieron, de los marineros mercantes de a bordo, su manera de vestir, de comer, de fumar, la jerga característica de los mercantes; así que, al llegar al «Olterra», no pudiesen levantar sospechas. Provistos de libretas de navegación y de documentos y nombres falsos, pero con pasaportes regulares, fueron enviados, en grupos de dos o tres cada vez, a embarcar en el «Olterra» a Algeciras: era la nueva dotación mercante que relevaba a la vieja y los obreros que debían de seguir los trabajos de reparación del vapor.

Apenas llegados a bordo, iniciaron la obra de transformación de una bodega del «Olterra» en taller para el montaje de torpedos tripulados que, a trozos, se enviarían desde Italia. El trabajo fue arduo y complejo; pero en pocos meses, surgió, en la profundidad del navío, un taller completo, provisto de todos los instrumentos y maquinaria necesaria, comprendida la estación para la carga de acumuladores y el correspondiente grupo Diesel. Para las pruebas de dosificación y estanqueidad fue creada también una piscina: una bodega inundada. Y una hermosa mañana se inició el carenamiento de la unidad; se vio al «Olterra» fuertemente escorado y apopado, sacar fuera del agua una gran parte de su amura de babor; un enorme toldo protegía del sol (y de las miradas indiscretas) a los marineros que picaban y

pintaban. Así ningún extraño pudo sospechar que, con la llama oxhídrica, se abría en el costado del buque una vasta brecha de 1,2 por 2 metros. Por la tarde el trabajo estaba terminado, y el «Olterra» tomaba su asiento normal, desapareciendo la brecha bajo el nivel de la mar. Se había creado así un pasaje directo entre la bodega inundada y el mar abierto, a través del cual podían pasar los torpedos humanos sin que en ningún momento fuesen advertidos.

Y todo esto bajo el ojo, quizá distraído, del centinela español de guardia en cubierta y en el muelle, y a pesar de la atención ocular de los espías ingleses que infestaban la zona, a miles de kilómetros de Italia y a sólo diez de Gibraltar.

La vida a bordo era la habitual de cualquier buque mercante en desarme o reparación. Pocos marineros, normalmente muy sucios y vestidos con ropa muy vieja, gastada por las largas navegaciones y floreada con los diversos remiendos y grandes parches que los marineros, durante las navegaciones, se hacen a sí mismos con cosidos irregulares, hechos con dedos más aptos al manejo de la cabullería que al minucioso trabajo de la aguja; hombres que deambulaban por la cubierta, siguiendo con gesto cansado los normales trabajos; pipa con la embocadura masticada y emanando por el hornillo miasmas intolerables de tabaco fuerte y embotadura de toscano; barbas descuidadas desde hacía meses, casi ninguna disciplina y abiertamente tolerado y practicado el «mugugno». Durante las horas libres de salida, los marineros frecuentaban los tugurios del puerto, siempre escasos de dinero, renegando de la guerra, del armador, del capitán, del cocinero de a bordo, debido al estado en que se encuentran y la vida de perros que soportan. Alguna vez, el día de paga, no desdeñan la compañía de cualquier ínfima y universalmente conocida sirena de puerto; regresan a bordo ya avanzada la noche, un poco bebidos, entonando una vieja canción que les recuerda su país natal...

En el ambiente local todos los conocen ya, y no los estiman mucho que digamos: es la clásica dotación al cuidado de un viejo barco que envejece lentamente en las aguas fangosas de un puerto neutral... Fraternizan con el centinela español de a bordo; se llaman por el nombre y también por el apodo, nombre italo-hispánico que surge naturalmente de cualquier cosa sobresaliente o cómica característica física o del carácter; son buenos diablos estos desgraciados italianos...

He aquí uno que desaparece bajo cubierta (¡irá a dormir el bribón!); se mueve escala abajo, atraviesa un corredor y da tres golpes en un portillo invisible; se le abre; otra escala, desciende a la parte más baja del buque, donde ninguno que no conozca el secreto podría entrar. ¡Inesperado espectáculo! Aquellos mismos hombres, ahora irreconocibles, trabajan aquí con calma, celo y competencia, alrededor de máquinas, dinamos, utensilios, cuadros de electricidad, todo en perfecta eficiencia y en estado de cuidadosa manutención. ¡«Buenos días, comandante»! Y en la cordial atmósfera de la disciplina militar, comprendida como una sentida necesidad y no como un peso inútil, se dictan órdenes, y el sucio marinero que ha llegado ahora asume sus verdaderas funciones; es el suboficial electricista Rossi, que pone a punto la dinamo con la habilidad de un perfecto técnico; o el carpintero Carlini, o el sargento De Vincenzi, que empalma las bombonas de oxígeno que han de servir para cargar los autorrespiradores... La doble vida que se desarrolla a bordo, requiere, por parte de todos y de cada uno, el más perfecto control de cualquier palabra o hecho. Bastaría una broma para generar una sospecha... Pero no; nadie sospecha y ninguno sospechará nunca durante meses y meses, ni aun cuando, uno tras otro, salten por los aires varios buques allí, en la rada, a pocos centenares de metros de Gibraltar, bajo los ojos estupefactos de los ingleses.

En el otoño del 42, Visintini está en La Spezia frente al mando de la Décima. Presenta el informe acerca de la acti-

vidad desarrollada: el buque ya está listo como taller de montaje y base de lanzamiento. Del detallado estudio que ha realizado (basta asomarse a la batayola del «Olterra» y se ve allí de frente Gibraltar), ha deducido los elementos para la preparación de las misiones que se pueden realizar. Los ingleses han multiplicado los sistemas de prevención y de defensa, «vedettes» silenciosas cruzan continuamente en la rada y frente a la bocana del puerto; cada diez minutos, se hacen explotar cargas submarinas; trabajan continuamente hidrófonos y otros medios de descubierta. Pero Visintini asegura que esto no basta a detenerle: si se presenta la ocasión, intentarán y harán todo lo posible para salir airosos. Y si no lo logran..., «no importa, habremos hecho todo lo posible; en cuanto a mí, iré a unirme con mi hermano Mario...» (1)

Desde La Spezia se procede al envío de material de guerra al «Olterra»; los colosales torpedos tripulados, de 7 metros de longitud y casi dos toneladas de peso, desmontados en secciones; las cabezas cargadas, los detonadores, las espoletas, los autorrespiradores, los trajes... Cualquier trozo se encierra en cajas o jaulas confeccionadas de forma tal, que lo que aparenta a los ojos del curioso o del agente de aduanas, es el inofensivo material necesario para la reparación del «Olterra»; son tubos de calderas, cilindros para máquinas, pistones, válvulas; son barricas de nafta para los Diesel de a bordo (pero en la nafta existe otro paquete estanco que contiene los respiradores). Y sobre los bultos va la marca o referencia del armador genovés que proporciona el material necesario para la reparación de su vapor. A los torpedos siguen los pilotos: con Visintini y su segundo, el fuerte, silencioso y fidelísimo sargento Giovanni Magro, están el alférez de armas navales Vittorio Cella, buen muchacho, alto y rubio, un lombardo de buena sangre, con

(1) Del Diario de Visintini.

el sargento Salvatore Leone y el alférez de fragata Gerolamo Manisco, pequeño, robusto, taciturno, un concentrado de energía y tenacidad, con el suboficial Dino Varini.

Aún éstos, camuflados de marineros mercantes, llegan al «Olterra»; vigilan el montaje de los medios de que dependerán sus vidas y, aún más, el éxito de la operación; estudian los movimientos del enemigo, la cadencia de las «vedettes», el tipo de obstrucciones, horario de apertura de las puertas, lanzamiento de bombas, sitio de amarraje de los buques, períodos de su llegada, formación de los convoyes, toda la actividad de la plaza fuerte enemiga que se desarrolla allí, bajo sus ojos, a pocos miles de metros del «Olterra». Elvio Moscatelli es el médico del grupo. «Tenía por costumbre endosarse un viejo traje y salir a la bahía con los pescadores españoles del lugar; así, remolcando un sedal de pescador y ofreciendo fruta a los marineros de los buques mercantes aliados, observaba cuanto sucedía en la rada; seguía con particular interés a los buzos ingleses de la sección de seguridad en su trabajo de búsqueda de cargas explosivas, las que sabía muy bien que no estaban colocadas. Cuando más tarde encontró a Crabb (1) en Italia, no esperó la presentación. Dijo: "Le conozco muy bien de vista; he vigilado a usted y a sus hombres durante horas y horas seguidas".» (2)

Visintini, metódico y preciso, sin querer dejar nada al acaso, establece en un camarote del buque, que tiene el portillo dirigido a Gibraltar, un auténtico observatorio, en el cual nuestro personal sigue las veinticuatro horas del día cuanto sucede en casa del enemigo; cualquier elemento, cualquier novedad, cualquier movimiento es registrado, y sirve como material de estudio para la preparación de la

(1) Oficial inglés destinado en el servicio de seguridad submarina en Gibraltar durante la guerra.

(2) Goldsworthy. «Sunday Express». 25 de diciembre de 1949 y siguientes.

misión. Desde el portillo, con un viejo catalejo de a bordo, se ve bien lo que ocurre en Gibraltar, incluso a los hombres que pasean en los muelles y los soldados entretenidos en la manutención de las ametralladoras de los buques, o los marineros que hacen el lavado... Pero ciertamente, con un anteojo mejor, podría estudiarse más detalladamente cómo sucede la maniobra de apertura y cierre de las obstrucciones de red que cierran la puerta Norte. Desde el Consulado inglés, justo frente al «Olterra», se hace ostentación de unos magníficos prismáticos de marina de tipo gigantesco y de sesenta y cuatro aumentos, montados sobre trípode, con lo que aquella gente se mantiene en contacto visual con su base; «¡Justo lo que yo quisiera!», dice Visintini. Dos días después, los prismáticos de sesenta y cuatro aumentos alcanzan su nuevo destino; están siempre apuntados hacia Gibraltar, pero a través del portillo del observatorio del «Olterra»; detrás de sus lentes están nuestros operadores: legítima presa de guerra.

Entre las distracciones, la pesca es la más corriente. De día, y aun de noche, se destaca del «Olterra» un bote con dos marineros, uno boga lentamente y se deja transportar por la corriente bajo los buques del convoy, o frente a Gibraltar, lo más cerca que se consiente, mientras el otro, sedal en mano, pesca cuanto puede. Son los nuestros que quieren quitarse de encima una duda, averiguar un particular; las embarcaciones de vigilancia inglesas les pasan cerquísima; acaban por reconocer a los hombres y sus turnos de guardia. Así llega la preparación, entre las mallas de la activa y tupida red de vigilancia y contraespionaje del enemigo; así, los hombres de la «Escuadrilla de la Osa Mayor», bajo la guía de Visintini, se preparan a largar, cuando se presente la ocasión propicia, un golpe decisivo a la flota inglesa.

Mientras tanto, transcurrido algún tiempo de la operación precedente, que había llevado una cierta confusión a

Gibraltar por la misteriosa aparición y desaparición de nuestros hombres, se renueva la acción.

En la noche del 15 de septiembre, tres operadores, Straulino, Di Lorenzo y Giari, a pesar de la fuerte vigilancia del enemigo, lograron atacar a algunos buques fondeados en la rada de Gibraltar, provocando el hundimiento del «Ravens Point», de 1.787 toneladas.

La acción tiene lugar con la misma modalidad de la del 15 de julio, es decir:

a) Organización de nuestros agentes de tierra en España;

b) Concentración de los operadores en Algeciras, a bordo del «Olterra»;

c) Salida para la mar desde Villa Carmela.

Se había fijado en cinco el número de los operadores. Dos alcanzaron Barcelona como marineros mercantes del buque «Mario Croce»; desertaron regularmente, y en seguida fueron recuperados por un agente nuestro que los llevó al «Olterra». Los otros fueron elegidos entre los siete operadores de la acción del 14 de julio y que, descubiertos por los «carabineros» de guardia, estaban todavía a la disposición de las autoridades locales, sustituyéndolos, sin saberlo los españoles, con otros tantos marineros del «Fulgor». El material fue introducido clandestinamente en España, operación en la que ya habíamos adquirido bastante práctica. La concentración de los operadores y del material en el «Olterra», tiene lugar con toda regularidad y sin provocar ninguna sospecha.

La tarde del 14, los cinco nadadores, acompañados por un práctico local nuestro, partían del «Olterra» y alcanzaban Villa Carmela, desde donde se ponían en camino para el punto de descanso a la mar. En el último momento se decidió reducirlos a tres, número de los objetivos en la rada. A las 23,40 entraba en el agua el primero, seguido a breve distancia por los otros dos. Cada uno llevaba tres artefactos explosivos. Los dos operadores de reserva quedaron en

espera junto a uno de los agentes, escondidos en la sombra de un caserío, a 20 metros de la playa.

Después de siete horas, a las 06,20 del 15, Straulino regresaba al punto de partida. No había podido llevar a término su acción a causa de la fortísima vigilancia del enemigo ejercida alrededor del blanco; tres «vedettes» vigilaban los buques, no alejándose nunca a más de 50 metros; un bote a remos vigilaba también las aguas bajo las bordas, mientras los proyectores estaban continuamente encendidos. Straulino había intentado por dos veces alcanzar el buque, pero después del segundo ataque, seguidamente a las inmersiones realizadas para huir de la vigilancia de las «vedettes» (una vez tuvo la duda de haber sido avistado, habiéndose lanzado alguna pequeña bomba, afortunadamente sin éxito), y en un intento de aproximación bajo el agua se había acabado el oxígeno de su autorrespirador, prohibiendo toda posibilidad de inmersión para la aplicación de las «chinches»; por esta razón se había visto obligado a desistir del ataque. Siendo ya muy de día, y habiendo esperado en vano a sus dos compañeros, Straulino, con los dos operadores que permanecieron en tierra, retornó al «Olterra».

Desde este buque pudieron ver que uno de los objetivos, precisamente el buque «Ravens Point», de 1.787 toneladas, comenzaba a escorar, hundiéndose rápidamente de popa. Después se sumergía también la proa. ¡El ataque había sido fructuoso!

Di Lorenzo, si bien había tenido su autorrespirador averiado por la hélice de una «vedette», había alcanzado y atacado su blanco; mientras Giari, no habiendo podido llegar a contacto con el buque a él asignado, a causa de la corriente, había aplicado las «chinches» a un buque próximo, que después resultó ser la misma presa de Di Lorenzo. Mientras Giari, que había regresado a tierra, alcanzaba Villa Carmela sin ser observado, Di Lorenzo a su llegada era sorprendido

por un centinela español y conducido al cuartelillo de los carabineros.

La acción se había desarrollado en condiciones particularmente desfavorables, puesto que:

1. — Había gran distancia entre los objetivos y el punto de partida. En efecto, los ingleses, después de la acción de julio, no dejaban ningún buque en rada abierta, excepto los cargados con explosivos, prefiriendo llevarlos al interior del puerto o a la parte este de la bahía, frente al puerto militar.

2. — Durante toda la noche no había soplado viento, estando la mar totalmente llana, lo que había aumentado notablemente el peligro de descubierta.

3. — Corriente de velocidad superior a la prevista.

4. — Activa vigilancia en la rada, ejercitada durante la noche por cinco «vedettes», las cuales, moviéndose continuamente en torno a los buques, lanzaban de vez en cuando pequeñas bombas de profundidad, y asidua exploración de los proyectores.

Por esta acción Straulino y Di Lorenzo fueron condecorados con la medalla de bronce al valor militar, y Giari con la de plata.

En el «Olterra», Visintini y sus compañeros de la «Escuadrilla de la Osa Mayor» se preparaban, material y espiritualmente, para la gran empresa. La atmósfera en la que vivían se transparenta en el contenido de algunas cuartillas, escritas por Visintini a toda prisa y a lápiz en aquellos días, inspiradas por la joven esposa que hoy las conserva celosamente como recuerdo del inolvidable Licio:

«23 de noviembre del 42. — Pienso en ti, y es suficiente tu imagen para tener en mí vivísimo el espíritu de "vir" militante. Sé que lucharé con una desesperación absoluta, premeditada, fría y sin límites, porque quiero sentir la soltura y el crepitar de las cadenas rotas que nos oprimen. Sé, án-

gel mío, que moriré en el fulgor de la libertad por la que luchamos.

»24 de noviembre del 42. — Siento renovarse en mí el odio contra los que no nos han enseñado a mirar bien en los ojos grises, de cera y fríos, de nuestros enemigos, señores nórdicos. La carga que me espera a mí y a mis amigos es enorme. ¿No seré digno?

»27 de noviembre del 42. — Desde que estoy aquí, no soy más tuyo, porque el trabajo me absorbe completamente. La carga es grande, enorme, pero hay buenas probabilidades. ¿Lograremos llevar a cabo el diabólico programa que he trazado? Lo que se ha hecho hasta ahora es maravilloso, es la enésima demostración que, desde lo alto, papá y Mario conducen para mí un milagroso destino. Tiemblo ante tanta bondad previsora, y me pido a mí mismo todas las energías y todos los recursos para continuar siendo digno. Sé que me consumo, pero no importa. Y tú, mi dulce María, y tú mi pobre y querida mamá, que preguntáis al cielo y que invocáis Su clemencia, no desesperar si no estoy junto a vosotras. Todavía seguimos en la lucha, en la decisiva, y a vosotras os toca estar cerca de mí, muy cerca, dejando libres mis movimientos y protegiendo mis espaldas de la insidia enemiga. Vigilad, Esposa y Madre, mientras nosotros, que somos hombres, nos aprestamos a sostener esta lucha mortal.

»30 de noviembre del 42. — Ya ha transcurrido una semana completa desde nuestra última separación...; me parece un tiempo infinito, sobre todo porque no puede decirse que dentro de cualquier hora, o dentro de un día, o dentro de un mes podremos vernos. Y un pensamiento tal, cuando llega a mí, me oprime el corazón como podría hacerlo una fría mano de acero...

»5 de diciembre de 1942. — Después de cuatro meses de incertidumbre, de lucha y de trabajo continuo, mi gran proyecto está por concluirse. Desde mañana por la tarde, tres

aparatos y seis hombres estarán listos para salir... El enemigo está muy aguerrido, pero no le tememos, porque nuestro espíritu está tenso y bien firme en la idea de vencer a toda costa. Desde hace muchos días, podemos comprobar, hora por hora y minuto por minuto, cuáles son los peligros mortales que nos esperan y que tienen por objeto cegarnos los objetivos. Pero las explosiones de las bombas, así como el cruce rapidísimo de las embarcaciones de vigilancia, no hacen sino rendir más fuerte nuestra voluntad de desafiar y despreciar la ofensa enemiga. La carga es enorme, el juego es complicado y sutil, pero nada, excepto la muerte, podrá detenernos. Muerte que premiará nuestra osadía, procurando a nuestras almas aquella paz eterna que deriva de una vida dedicada concienzudamente al servicio de la Patria.

»En la víspera de un acontecimiento tan importante, se puede comprender cómo la materia sea dominada completamente por el espíritu y cómo éste tiende a vivir con vida propia... Si pienso que esta aventura puede acabar mal, no me entristezco mucho por vosotras dos, vivas, porque, ¡oh potencia de las leyes de la Naturaleza!, no puedo sino sonreírme imaginando que de ti, querida mía, nacerá un angelito, el cual, ignorante y sonriente, podrá vivir el período florido e irreflexivo de la juventud.»

Pocas horas después, entraba en Gibraltar una imponente escuadra naval: el acorazado «Nelson», el crucero de combate «Renown», los portaaviones «Furious» y «Formidable», con numerosas unidades menores de escolta.

«6 de diciembre de 1942. — Esta noche, diciéndote que estábamos en la víspera de un acontecimiento muy importante, decía inconscientemente la verdad, puesto que, dada la llegada de la escuadra inglesa, he decidido operar mañana por la tarde. Desde esta base, alistada a 2.000 millas de la Patria, desde esta espléndida isla de italianidad, lanzaremos nuestra ofensiva de aligeramiento. Partiremos y combatiremos en nombre de la eterna civilización de Roma y

de los hijos que le son dignos y que luchan y sufren mutilaciones en la familia y en los hogares.

»Y si Dios quisiera protegernos, nuestro éxito será por sí mismo una elocuente respuesta a la engreída grandeza inglesa, ejercida bárbara y cómodamente.

»Nosotros, muy pequeños, queremos herirle audazmente en el corazón y en lo que constituye su mayor orgullo. Y de este gesto esperamos que el mundo se decida a comprender, de una vez, de qué clase son los italianos. Nada más que esto.»

El 7 de diciembre, Visintini escribe todavía en su Diario:

«Los aparatos están listos y las cargas puestas. Se pueden ver los tres SLC alineados en fila frente al agua: parecen tres pequeños y temibles navíos. Saldremos a la mar, y, en todo caso, estamos dispuestos a vender muy caro nuestro pellejo.

»Los objetivos son: «Nelson», yo; «Formidable», Manisco; «Furious», Cella. Creo haber previsto todo. Por lo tanto, tengo la conciencia completamente tranquila, puesto que sé que me he dedicado por entero al éxito de esta misión. Antes de partir, dirijo una oración a Dios, a fin de que corone nuestras fatigas con el premio de la victoria y que mire benignamente a Italia y a mi mutilada familia.»

La misma tarde, las tres dotaciones Visintini y Magro, Manisco y Varini, Cella y Leone, abandonaron el «Olterra» a través del pasaje submarino, y apuntaron hacia Gibraltar, a una hora de distancia uno del otro. Los tres, poco después, se ven obligados a regresar a bordo por haber notado un error en el montaje de las guías del timón: se repara rápidamente y regresan a la mar.

La defensa en torno al puerto es activísima ya que custodia buques de tanta importancia: además de la consabida vigilancia de «vedettes», que surcan la rada en todas direcciones, además de los proyectores que otean la mar continuamente, se lanzan bombas submarinas a ritmos constantes de *tres minutos.*

Visintini, que ha salido el primero animado de incomparable tenacidad, a pesar de las explosiones que se repiten duramente en el mar, atraviesa la rada y alcanza las obstrucciones que cierran el acceso al puerto. Aquí está el obstáculo más grave: es necesario abrirse un hueco, mientras alrededor se suceden las explosiones submarinas. Con indómito valor, Visintini prosigue su acción: «nada me puede detener sino la muerte».

Entre él y su objetivo está la zona de las explosiones: *entra dentro.*

Una explosión más próxima, otra, otra más...; la misión de Visintini y Magro está terminada. Nuestro Licio se ha reunido con su padre y su hermano Mario; el fiel Magro lo ha seguido en su último viaje.

También Manisco alcanza la plaza fuerte; bajo el «Detached Mole», avistado por un centinela, iluminado por un proyector, atacado por fuego de cañón y ametralladora, intenta alejarse para atraer sobre sí la reacción adversaria, distrayéndola de sus compañeros; al fin, después de veinte minutos de inmersión, seguido por bombas de profundidad lanzadas por una «vedette», aturdido y maltrecho por las explosiones, no puede hacer otra cosa que abandonar la empresa; fondea el aparato y sube a flote, para después embarcar con su segundo en un buque americano amarrado en las cercanías. Apenas está a bordo, la dotación, compuesta en gran parte por italo-americanos, rodean a los dos pilotos y los llenan de elogios y atenciones; todos quieren estrechar sus manos. Se quitan los trajes, rompiéndolos, puesto que no quieren que caigan en manos enemigas; son los mismos americanos los que les ayudan a echarlos al agua.

Cella y Leone, sorprendidos muy de lejos por la alarma general en la plaza fuerte, a pesar de la caza de numero-

sas «vedettes», logran evitar ser capturados por medio de numerosas inmersiones. Cuando al fin Cella, en el límite de la resistencia, decide desistir, emerje y se dirige al «Olterra»; comprueba entonces con verdadero estupor que su segundo, Leone, ha desaparecido.

Al alba, de los seis valientes que partieron la noche anterior, sólo Cella regresa al «Olterra»; Visintini, Magro y Leone cayeron en el audaz intento; Manisco y Varini, prisioneros.

De fuente oficial inglesa se tuvo la siguiente información: «A las 02,15 del 8 de diciembre, tres medios de asalto italianos, llevando a dos hombres cada uno, intentaron entrar en el puerto de Gibraltar. Uno de ellos fue avistado por un centinela, iluminado, atacado y hundido por fuego de cañón y bombas de profundidad. La dotación fue recuperada por un buque mercante fondeado cerca del "Detached Mole" y, por las declaraciones de los dos prisioneros, se sabe que han sido llevados allí por el submarino "Ambra" desde Italia. Una segunda pareja *entró en el puerto,* pero en seguida pereció por la acción de bombas de profundidad, mientras parece que la tercera pareja haya muerto antes de alcanzar el puerto.»

Algunos días después, los cadáveres de Visintini y Magro flotaron en el puerto de Gibraltar. Se les dio sepultura en el mar y se les rindieron honores militares. Se les echó una corona. Fue la de los tenientes de navío Crabb y Bailey, del Servicio de Seguridad Submarina de Gibraltar, cuyo cometido había sido, aquella noche, visitar las carenas de los buques después del ataque, aun a sabienda de que, en cualquier instante, podían quedar muertos o mutilados por la explosión de una cabeza cargada, en un radio de una media milla. «Fue un gesto muy generoso, incomprendido por otros de la Roca.» (1)

(1) Goldsworthy. «Sunday Express», 25 de diciembre de 1949.

Hoy, la madre de Visintini, que ha dado a la patria sus dos hijos, uno aviador y otro marino, lleva con doloroso orgullo su recuerdo, cosido al pecho bajo forma de dos medallas de oro. A la viuda de Licio, María, no le quedó el consuelo de la pequeña Valeria que, nacida pocos meses después, no vivió.

EL «AMBRA» EN ARGEL: LA CAMPAÑA DE TUNEZ

La misión del «Ambra» en Argel. — Los ataques de nuestros torpedos y de los nadadores. — Las pérdidas enemigas. — Los ingleses en Palermo, por emulación deportiva. — El «Céfalo», base móvil de lanchas de asalto. — Pantelaria y Bizerta. — El intento de forzar Bona: la muerte de Todaro. — Llega a Bizerta la autocolumna «Comandante Giobbe». — El repliegue de Túnez.

El 11 de noviembre de 1942, los angloamericanos desembarcaban en el Africa Septentrional francesa; se le ordenaba a la Décima concurrir, en lo posible, a contrarrestar el tráfico de aprovisionamiento del nuevo y potente ejército que debían afrontar nuestras fuerzas armadas, que pronto llegaron a Túnez.

Del reconocimiento aéreo resultaba que el puerto de Argel y la rada adyacente estaban llenos de buques en descarga: se decidió realizar una operación combinada de SLC, que hubieran podido penetrar en el puerto, y nadadores de asalto, que al mismo tiempo hubieran debido atacar a los buques en la rada.

El submarino «Ambra» fue designado como aproximador, siempre al mando del capitán de corbeta Arillo.

La orden de operaciones establecía que el submarino debía penetrar en el interior de la rada, debiendo dejar

salir a los operadores, y mantenerse en inmersión; en consecuencia, debía esperar a su regreso, al terminar los ataques, hasta las 2, a fin de recuperarlos; después, emprender el regreso. Los operadores debían dar la preferencia a los buques exteriores respecto a los interiores.

Para la acción fue seleccionado un grupo de jóvenes voluntarios para su primera misión de guerra.

Con la prolongación del conflicto y la progresiva extensión de las actividades de la Décima, el problema del personal resultaba cada día más difícil. Un piloto de SLC requería un mínimo de un año de preparación antes de poder actuar; pocos eran los que, durante el período de adiestramiento, daban pruebas de poseer las dotes físicas y morales necesarias para llevar a término una misión; por lo tanto, era muy severa la selección y grandísimo el número de los descartados. Cada misión significaba «consumir» seis operadores (pues generalmente quedaban prisioneros) y se necesitaba tener otros tantos de reserva, para no perder una ocasión que podía presentarse en cualquier momento.

En el Serchio se trabajaba fuerte; si bien nunca en número excesivo, los pilotos preparados durante la guerra (desgraciadamente no antes de ella, como se hubiera debido hacer) fueron siempre suficientes en número para cubrir las necesidades de empleo que, poco a poco, se fueron presentando.

Para esta empresa, dado que los buques eran mercantes y no de guerra, fueron adoptadas por primera vez cabezas dobles cargadas; es decir, en sustitución de la cabeza cargada normal de 300 kilos de explosivo, cantidad necesaria para destruir un acorazado, se había aplicado a los SLC una carga de igual forma externa, pero dividida en dos secciones, siendo los 150 kilos de explosivo cantidad ampliamente suficiente para hundir un buque, doblando así la posibilidad ofensiva de los aparatos.

La adaptación de las armas a la necesidad de utilización, impuesta por las circunstancias, era una de las características del método de trabajo de la Décima. El principio de aplicación normal: «Disponiendo de un arma, encontrar su empleo», lo habíamos sustituido por otro: «Dada una determinada situación táctica, encontrar el arma y la modalidad de empleo para poder lograr el éxito.» Método interesante y rentable que requiere el uso de aquel órgano que los altos mandos militares, quizá por una prolongada acción disciplinaria, mantienen en estado letárgico: el cerebro.

El 4 de diciembre, el «Ambra» dejaba La Spezia, habiendo embarcado los siguientes operadores:

DOTACIONES DE SLC: Teniente de navío Giorgio Badessi (jefe de grupo) con el buzo Carlo Pesel; teniente de máquinas Guido Arena con el buzo Ferdinando Cocchi; alférez de fragata Girgio Reggioli, con el buzo Colombo Pamolli. Reserva: teniente de navío Augusto Jacobacci con el suboficial Battaglia.

NADADORES DE ASALTO: Alférez de armas navales Agostino Morello, jefe del grupo; suboficial enfermero Oreste Botti, sargento granadero Luigi Rolfini, sargento «bersagliere» Gaspare Ghiglione, sargento «bersagliere» Alberto Evangelisti, suboficial buzo Giuseppe Feroldi, condestable Evideo Boscolo, fogonero Rodolfo Lugano, buceador Giovanni Luchetti e infante Luciano Luciani; en total, diez hombres.

La navegación de aproximación del submarino se desarrolla normalmente. El 8 de diciembre, la mar gruesa atormenta notablemente a los nadadores y en particular a los provenientes del Ejército, los cuales, si bien magníficos nadadores de piscina, no han adquirido aún suficiente soltura marinera. Pero si la parte física está un poco deprimida,

la moral se mantiene elevada. Durante la jornada del 11 el «Ambra», recalando en Argel, navega en inmersión con las debidas precauciones, a fin de evitar el avistamiento por parte del enemigo, arrastrándose sobre el fondo a fin de pasar bajo los barrajes explosivos que parece, según las informaciones recibidas, que protegen la entrada a la bahía.

Por la noche, penetrando en la rada, el submarino se posa en el fondo. Desde 18 metros de profundidad, a través de la garita, sale el teniente de navío Jacobazzi provisto, naturalmente, de autorrespirador.

Llegado a superficie, hace las funciones de «vedette»: observa la situación e informa al comandante del submarino, con el que está conectado por teléfono. Habiendo comprobado Jacobacci que el puerto estaba aún lejos, el «Ambra» prosigue en el interior de la rada, siempre saltando sobre el fondo, mientras que, en el exterior, el «hombre lechuza» vigila y guía la marcha.

Este señala que a unos 400 metros hay un destructor fondeado; finalmente, a las 21,45, Jacobacci telefonea que el submarino se encuentra en medio de un grupo de seis buques: los tres más cercanos son de gran tonelaje. El «Ambra» se para, está a cerca de 2.000 metros de la embocadura sur del puerto. A las 22,30 los nadadores, que han perdido algún tiempo en vestirse, inician la salida de la garita; a las 23,00 están todos fuera del buque; ahora les toca el turno a las dotaciones de los SLC. A las 23,20, todo el personal de asalto está fuera. El «hombre lechuza» que indicaba a los operadores en superficie a medida que iban aflorando, la situación de los blancos, ultimada su tarea vuelve a bordo. Mientras dura la espera para la recuperación de los operadores, se oyen a bordo numerosas explosiones de bombas submarinas, entre ellas algunas muy fuertes. A las 02,30, Jacobacci realiza una nueva exploración en superficie y entra a bordo diciendo que ha oído la voz de algunos nadadores que lo buscaban, pero que no ha logrado ponerse en contacto con ellos; también se habían oído las voces desde un buque próximo; de éste partieron en dirección a los hombres en el mar, algunas descargas de ametralladora.

Ya ha pasado una hora del tiempo previsto para el regreso de los operadores: el «Ambra» no puede esperar más porque, además, la continua sucesión de explosiones de cargas de profundidad, da a Arillo la impresión de que la base está en alarma. A las 03,00, el «Ambra» inicia la maniobra para salir de la rada. En la maniobra de salida el submarino choca con violencia contra un derrelicto hundido, con chirridos y roturas siniestras, y por fin se suelta con dificultad.

El 15 de diciembre, el «Ambra» regresa a La Spezia, llevando así a feliz término su ardua misión.

Badessi, jefe del grupo de los torpedos tripulados, se da cuenta al subir a superficie de que, dado el retraso en la salida, no podía alcanzarse el puerto; por lo tanto, indicó a los compañeros los buques surtos en la rada que cada uno debía atacar (dos por dotación, ya que los SLC iban provistos de carga doble). El mismo alcanzó su objetivo, pero el irregular funcionamiento del aparato, averiado quizá por la borrasca encontrada por el submarino, hizo que fallaran los cinco ataques intentados, hasta que se vio obligado a desistir. Trató entonces de retornar a bordo; no siendo capaz de encontrar al «hombre lechuza», se dirigió hacia la costa, remolcando a dos nadadores encontrados en el camino; destruido el aparato y ya en la playa, fue capturado con el segundo piloto Pesel por un cuerpo de guardia francés.

Arena sale de a bordo en condiciones físicas desastrosas: dolor de cabeza, náuseas y casi total falta de fuerzas. A pesar de ello quiere igualmente cumplir su misión y, confiando en las dotes de su compañero Cocchi, se dirige al blanco que le asignó Badessi. «Después de pocos minutos,

navegando en superficie, sentí que se me venía encima un cuerpo humano, creyendo que fuese uno de nuestros nadadores que habría sufrido un desvanecimiento. Pero me di cuenta en seguida de que su traje era normal y no de goma, por lo que lo dejé marchar; evidentemente debía ser el cadáver de una víctima de nuestras incursiones de torpedos aéreos en Argel, cosa que sabíamos por parte de la radio, oída un par de días antes, durante la navegación.» (1)

Hacia la una, Arena advierte también, como Badessi, «un cañonazo, dos sirenas de alarma a pocos minutos una de la otra y la explosión de dos cargas, además de rumores de embarcaciones a motor. Todo esto me hace suponer que hemos sido descubiertos y que se ha dado la alarma». Y prosigue; alcanzado el buque más próximo de los dos asignados lo ataca y, bien coadyudado por su segundo Cocchi, aplica bajo la carena las dos cargas de que dispone. En la derrota de regreso, habiendo buscado en vano al submarino, Arena se dirige a tierra, donde llega a las 04,00, llevando a remolque a los nadadores Luciani y Ghiglione, encontrados a lo largo del recorrido con la carga encima aún. A las 06,00, los cuatro fueron capturados por soldados escoceses acampados en las cercanías.

Reggioli y Pamolli informan: «Cielo cubierto, visibilidad no buena, notable fosforescencia.» Seguidamente, a la orden de Badessi de atacar los buques en la rada, Reggiola atraviesa el sector que le asignaron para elegir los buques de mayor importancia. Localizado un petrolero de nueve o diez mil toneladas decide atacarlo. El buque no tenía quillas de balance (cosa bastante rara), por lo que la carga se atacó al jefe de la hélice. En seguida, utilizando la segunda carga, Reggioli ataca una motonave de más de 10.000 toneladas, esta vez al centro de la carena. En la navegación de alejamiento, fue sorprendido por un pequeño proyector dis-

(1) Del parte del teniente Arena a su regreso del cautiverio.

parando la dotación con dos o tres ráfagas de ametralladora, afortunadamente sin consecuencias.

No habiendo tampoco encontrado al submarino, se dirige a tierra, donde llega a las 04,30. «Las explosiones comenzaron a las 5 y duraron hasta las 7. Desde el sitio en que nos encontrábamos no podíamos ver nada en la oscuridad y a causa de una ligera neblina. En el mismo día, a bordo del crucero auxiliar "Maidstone", al que nos habían llevado, vimos próximos a la bocana del puerto algunos flotadores en el mismo punto donde habíamos atacado el primer buque, y mientras recorríamos la carretera de Argel hacia el campo 203, notamos el buque que habíamos atacado (el número 59, con bandera estadounidense) en seco y sin popa.

»A las 07,00 nos encaminamos hacia el interior, y a las 07,30 fuimos obligados a consignarnos a un escuadrón de Spahis franceses. (1)

Las vicisitudes de los nadadores pueden resumirse así: Apenas en superficie, el jefe del grupo, Morello, reunió a sus hombres y, a la vista de los buques a atacar, distribuyó los blancos. «Antes de partir para la operación, había recibido orden del comandante Borghese de mandar al menos dos operaciones sobre cada buque de más de 10.000 toneladas. Por lo tanto, ordenó a Ghiglione y Luciani atacar al primer buque que se encontraba en la extremidad de babor del semicírculo formado por los buques; a Rolfini y Evangelisti de atacar el segundo; a Lugano y Luchetti el tercero, a Boscolo y Feroldi el cuarto buque. Sin embargo, visto que el barco que yo debía atacar con Botti era muy grande, ordené a Feroldi que viniese conmigo.

»Ordené a Botti atacar el buque a estribor, a Feroldi por la popa y yo, lo atacaría por babor. Después de haber-

(1) Extracto del parte del alférez de fragata Reggioli, redactado al regreso de su cautiverio.

me alejado, comencé la aproximación al buque; sentí voces a bordo y vi a un hombre que fumaba apoyado en la brazola. De repente se encendió un proyector que empezó a escudriñar en el agua y me cogió dentro de su rayo luminoso; giré la nuca al proyector y permanecí a flote, sabiendo que ciertamente los del buque no podían imaginarse que lo que parecía un manojo de algas era la cabeza de un operador. Eran cerca de las 03,00 cuando coloqué las cargas.» (1)

Después, Morello nada en busca del «hombre lechuza»; no encontrándolo se dirige a tierra, donde llega a las 04,00.

Botti y Feroldi siguen regularmente el ataque bajo el buque ya minado por Morello, según las órdenes recibidas.

Luchetti, descubierto en seguida, fue capturado y llevado al mismo buque atacado por Morello aproximadamente a la hora que éste había realizado el ataque. Esta fue probablemente la causa de la alarma a la plaza y que varios operadores observaron. Rolfini y Evangelisti atacaron el objetivo señalado. Boscolo ataca el buque de Rolfini y Evangelisti por ser imposibilitado por la corriente para alcanzar el propio; mientras Ghiglione, Luciani y Lugano, rendidos por el cansancio, no llevaron a cabo su misión y se dejaron llevar a remolque por los SLC de Badessi y Arena, con las cargas sin utilizar.

El Almirantazgo inglés admite:

«A las 00,30 del 12 de diciembre, algunos medios de asalto atacaron a buques mercantes en la bahía de Argel y aplicaron a algunos buques minas e ingenios explosivos. El buque "Ocean Vanquisher", de 7.174 toneladas y el vapor "Berta", de 1.943, fueron hundidos; el "Empire Centaur", de 7.041 toneladas y el "Armattan" de 4.587 toneladas, fueron averiados; se capturaron dieciséis italianos.»

(1) Extracto del parte del alférez Morello redactado al regreso del cautiverio.

En el conjunto de la operación, Reggioli y Arena hundieron un barco cada uno; otro buque fue averiado por la segunda carga de Raggioli; uno, atacado por Morello, Feroldi y Botti, se supone hundido y, finalmente, el atacado por Evangelisti, Rolfini y Boscolo, hundido o averiado.

La misión, si bien coronada por el éxito, tuvo éxito inferior al que se podía esperar empleando dieciséis operadores. Según la información inglesa eran sin embargo otras 20.295 toneladas de buques enemigos puestos fuera de servicio.

Por la excepcional empresa llevada a cabo por el «Ambra» y que ya había actuado en la misión de Alejandría, le fue concedida la medalla de oro al valor militar al comandante Arillo; los operadores que intervinieron en la acción fueron condecorados, a su regreso del cautiverio, con la medalla de plata.

En la lista oficial de pérdidas sufridas durante la guerra, publicada por el Almirantazgo inglés, figuran, entre otras, las siguientes voces:

2 de enero de 1943. Palermo. «Chariots» XV-XVI-XIX-XXII-XXIII-, 1,2 toneladas.

8 de enero de 1943. La Magdalena. «Chariots» X y XVIII-, 1,2 toneladas.

19 de enero de 1943. Tripoli. «Chariots» XII-XIII-, 1,2 toneladas.

Estos «chariots» no son otra cosa que torpedos tripulados que, con precisión británica, son aludidos en la lista con su exacto tonelaje.

En el intento de acción sobre La Magdalena no ocurrió nada; es de observar que dos torpedos tripulados ingleses con sus dotaciones, y por causas desconocidas, desaparecieron en el mar antes de haber alcanzado su destino.

La misión de Trípoli tenía por objetivo averiar los buques destinados por nosotros a ser hundidos en la bocana

del puerto para obstruir su paso, intentando así impedir que nuestro sabotaje obstaculizase el aprovisionamiento por mar del VIII Ejército, del que se preveía la inminente llegada. Los dos torpedos humanos fueron aproximados a Trípoli por el submarino «Thunderbolt» (ex «Thetis»). Ninguna dotación llevó a buen fin la misión asignada; la compuesta por el teniente de navío Stevens con su segundo Buxton, al entrar en puerto, fueron en seguida hechos prisioneros; la otra dotación, formada por el teniente de navío Larkin y el suboficial Cook Barey, llegó a la playa a poniente de la ciudad; en seguida fueron capturados por los alemanes; tres días después, lograron evadirse y reunirse a las tropas inglesas que habían llegado en el entretanto.

Con objeto de engañar a los italianos, los hombres de esta expedición estaban provistos de documentos falsos, con el intento de demostrar que eran militares alemanes.

El 3 de enero de 1943, por orden telegráfica del Ministerio, llegaba a Palermo para proceder a una encuesta sobre el ataque sufrido en aquel puerto la noche precedente por parte de medios de asalto. De los cinco aparatos que participaron en la acción, dos de ellos no llegaron nunca a tierra; uno perdió a su jefe piloto, teniente de navío Cook, se inundó y fue hundido por el segundo hombre, marinero Worthy, el cual llegó a tierra a nado; sólo dos entraron en puerto y llevaron a cabo la ofensiva. La dotación compuesta por el teniente de navío Greenland y por el señalero Ferrier, aplicó la carga al buque en construcción y todavía vacío, del crucero ligero «Ulpio Traiano» de 3.300 toneladas. La explosión, muy violenta, rompió la ligera estructura metálica que, sin embargo, quedó en gran parte fuera del agua, apoyada en el bajo fondo. La otra dotación, alférez de navío Dove y contramaestre Freel, fijaron la carga al eje de la hélice del buque mercante «Vimminale», produciendo leves daños, tan pocos que, días después, podía abandonar el puerto para seguir en otro sitio los trabajos

de reparación. Los asaltantes británicos habían aplicado también, bajo la carena de algunas embarcaciones, sutiles carguitas rudimentarias hechas con medios primitivos y que, por defectos de construcción, no explotaron o fueron recuperadas rápidamente por nuestros buceadores.

Este ataque, operación «Principle», fue el primero que realizaron los ingleses en el curso de la guerra con torpedos tripulados: nuestros medios de asalto habían hecho escuela.

Los cinco ingleses supervivientes fueron capturados, todos en campo abierto, pocas horas después de llegar a tierra; los dos aparatos, desprovistos de cargas autodestructoras, fueron recuperados intactos y examinados atentamente. Eran una imitación de nuestros primeros torpedos humanos, sin notables innovaciones ni mejoras. El equipo de sus buceadores (recuperado por completo) presentaba deficiencias técnicas muy graves: en particular el traje, que, a diferencia del nuestro, recubría completamente la cabeza, era muy defectuoso y probable fue la causa principal de la gran mortalidad que sufrieron los ingleses en estas misiones, antes de alcanzar los objetivos.

El interrogatorio de los prisioneros, al que dediqué algunos días, presentó aspectos interesantes.

Si bien ellos fueron muy reticentes y ninguno propenso a revelar los secretos que se les confiaron, pude sin embargo obtener algunas informaciones útiles, después de largas conversaciones.

Resultó que los ingleses, después de nuestras primeras e infructuosas acciones contra Gibraltar, recuperaron los fragmentos de uno de nuestros torpedos tripulados (quizás el de Birindelli) y lo reprodujeron; el adiestramiento tuvo lugar a bordo de un buque destacado en Escocia.

Los prisioneros mostraron gran estupor por la inesperada competencia técnica que demostraba poseer el oficial interrogante, tanto que uno de los oficiales me preguntó:

«¿Pero cómo conoce tan bien estos medios y sus modalidades de empleo?» Habiéndole respondido que era comandante del submarino que había llevado los asaltantes italianos a Gibraltar y Alejandría, el inglés me pidió el honor de estrechar mi mano. Después me contó que, en la sala de reunión de su escuela, los pilotos ingleses tenían expuesta la reproducción de una página de un periódico ilustrado italiano que reproducía la fotografía de nuestros pilotos, por los que sentían una gran admiración: los consideraban los maestros, de quienes tenían que aprender y emular. Uno de estos ingleses, un buzo de aspecto simple y bonachón, evidentemente invadido de pasión deportiva por la actividad submarina a la que se dedicaba, me pidió con mucha insistencia el enrolarse en los medios de asalto italianos; pareció visiblemente contrariado al decirle yo que no. En conjunto, los ingleses, más que por la parte acuática de la misión, habían sido preparados cuidadosamente para la fase de ocultación y enmascaramiento una vez tomada tierra; todo su indumento tenía un secreto objetivo; los botones eran pequeñísimas brújulas; en los pliegues de los pantalones escondían limas para limar los hierros de la posible prisión, en los forros de la chaqueta llevaban cosidas cartas geográficas de seda, con el itinerario para dirigirse a Suiza; estaban provistos de moneda italiana y de cigarrillos y cerillas de nuestro monopolio; una microscópica brújula estaba oculta en el interior de uno de sus cigarrillos «macedonia».

Considerados los resultados obtenidos, los intentos de los medios de asalto ingleses contra nuestros buques fueron una manifestación de aquel espíritu de emulación deportiva de que han dado prueba los ingleses en el pasado, y que constituye una simpática característica de su temperamento.

En el cuadro de la actividad de interceptación del tráfico naval enemigo hacia Malta, y, en particular, a fin de dar caza a un crucero minador muy rápido, el «Welshman» que, solo, huyendo de todo acecho y proveniente de Gibraltar, logró varias veces alcanzar Malta, aprovisionándola de materias indispensable, se instituyó una base de lanchitas en Pantelaria. El 21 de octubre de 1942, el «Cefalo» parte de La Spezia con tres lanchas torpederas y las desembarca en Pantelaria, asumiendo las funciones de base de apoyo. Aquí, según los avistamientos señalados por Supermarina, las lanchitas hacían acechos nocturnos en el Canal de Sicilia. Toman parte de este grupo, al mando de Todaro, apenas llegado del mar Negro, los pilotos De Qual, Ungerelli, Garutti, Scardamaglia y Miniati; los alféreces de fragata pilotos Malotti, Fracassini y Patané; los suboficiales pilotos Tonissi, Barabino, Torriani, Virgilio, Patrizi, Papurello y Guercio. La expedición fue provista de otras lanchitas que llegaron por tierra a Sicilia y después, con medios propios o con almadías a motor, a Pantelaria.

Después del desembarco angloamericano en el Africa Septentrional francesa (11 de noviembre) y la consiguiente creación del nuevo frente tunecino, el «Céfalo» sigue para Bizerta escoltando varias lanchitas que hacen la travesía Sicilia-Túnez por mar. En Bizerta, dependiendo del Mando de la Marina en Túnez (almirante Biancheri), se creó la nueva base. Vida infernal debido a los continuos bombardeos aéreos (la defensa antiaérea de toda Bizerta consistía en la única ametralladora del «Cefalo», dado que las numerosas baterías locales eran francesas, que no disparaban o lo hacían con retraso).

Fueron numerosos los acechos a lo largo de la costa ocupada por el enemigo, y, en particular, frente a Tabarca. Ningún avistamento, pero en cambio frecuentes encuentros con lanchas torpederas enemigas, frente a las cuales, dada la diferencia de armamento y su escasa obra viva, no existía

otra posibilidad de salvación que la ruptura de contacto. En este período, el mar, casi siempre agitado, fue un freno a la incansable agresividad de Todaro y sus pilotos.

Se proyectó una acción de forzamiento del puerto de Bona, que resultaba ser el centro del intenso, tráfico naval enemigo, con nadadores transportados por motolanchas. No consintiendo la distancia el llegar directamente con nuestros medios desde Bizerta, se eligió como base de partida el islote de La Galita, situado frente a Tabarca, a cerca de la mitad del recorrido entre Bizerta y Bona.

El 13 de diciembre, el «Cefalo» se traslada con la expedición a La Galita. La misma tarde, parten dos MTSM, uno con la dotación Todaro y Barabino, llevando en el sitio del torpedo a los tres nadadores destinados a penetrar en Bona (Coceani, Giari y Mistroni); el otro, mandado por Ungarelli, de escolta. Una poca mar dificultad la navegación; llegados a la costa, completamente oscura, la recorren tratando de identificar Bona. Un ataque aéreo, que debía ser efectuado en conjunto con la operación naval para permitir el reconocimiento del puerto, se espera en vano. El mar en aumento, la bruma y los chubascos que impiden el reconocimiento de la costa, obligan a abandonar la expedición.

La mañana del 14 están de regreso en el «Cefalo» en La Galita. Las dotaciones se echan en las literas a descansar. A las 08,15, dos aviones enemigos ametrallan el «Cefalo»; una bala atraviesa el mamparo y le da a Todaro en la cabeza; muere en el acto.

Caía así en la acción Salvador Todaro, comandante de la Sección de superficie de la Décima Flotilla MAS.

A la memoria del valiente oficial, ya condecorado en el curso de la guerra con la cruz del mérito de guerra, con dos medallas de bronce y tres de plata, se le confería la medalla de oro al valor militar con la bellísima motivación siguiente: «Oficial superior de elevadas virtudes militares y civiles. Capacitadísimo, voluntario, tenaz, audacísimo, al

mando de un submarino primero y de una sección de asalto después, afrontaba innumerables veces armas enormemente más potentes y numerosas que las suyas y demostraba al enemigo cómo saben combatir y vencer los marinos italianos. Sostenedor convencido de la potencia del espíritu, enfermo, pero no exhausto, nunca abatido por las dificultades materiales, consideraciones personales, consideraciones físicas, ha conservado siempre intacta la voluntad agresiva, la fe y la mística dedicación al deber, entendido en el sentido más alto y más vasto. Jamás pagado de la gloria y de los éxitos, no solícito de sí mismo, sino sólo de la victoria, lograba tener el mando de empresas cada vez más arriesgadas, hasta que, en el curso de una de ellas, ametrallado por aviones enemigos, inmolaba su preciosa existencia a la siempre mayor grandeza de la patria. Purísima figura de hombre y combatiente, ejemplo de sereno e inteligente valor y de absoluta dedicación.»

El «Cefalo», agujereado por el ametrallamiento (los aviones soltaron también un par de bombas incendiarias que destruyeron la embarcación de Todaro, apenas izada sobre los pescantes), comenzó a hundirse y, después de un poco, se apoyó en el fondo. La dotación alcanzó la isla de La Galita y trató de ponerse en comunicación con la base de Bizerta por medio de una estación de radio local cuyo operador era francés: pero, en vano. Finalmente lo logró con la del «Cefalo». La misma tarde, llegó de Bizerta una lancha torpedeza con los comandantes Calosi y Buttazzoni, mientras Ungarelli se dirigía a referir lo sucedido al almirante Biancheri.

En el islote de La Galita, los hombres que lo amaban como a un padre y a un hermano, dieron al cadáver de su comandante honrosa sepultura militar: una pequeña cruz de madera blanca, colocada frente al mar, señala el punto de su eterno reposo.

Al mismo tiempo, justo el 15 de diciembre, llegaba a

Bizerta, procedente de Albo Florida, la autocolumna «Comandante Giobbe» (1) que, bajo la presión del avance inglés, había recorrido con sus medios todo el litoral líbico y ahora alcanzaba su puesto de combate en el nuevo frente tunecino. Con la muerte de Todaro, el teniente de navío Cosulich asumía el mando de nuestra base operativa de Túnez.

Mediante la obra de tres buceadores (Coceari, Giari y Mistroni), el «Cefalo» fue puesto bien pronto a flote y pudo regresar a la base mientras, bajo el mando de Cosulich, las lanchitas emprendían de nuevo su actividad ofensiva desde Bizerta. Fueron numerosas las misiones de acecho efectuadas en el período enero-abril, dirigidas a obstaculizar el tráfico enemigo que se desarrollaba principalmente de noche. Durante un bombardeo nocturno, visto un avión inglés precipitarse en el mar, una lanchita con De Qual y Scardamaglia salía en su búsqueda; era así rescatado y capturado el artillero del aparato, un cierto Mac Donell. Se renovaron los intentos de forzar el puerto de Bona; participaron, entre otros, los nadadores de asalto Straulino, Coceari, Paciolla y Giari. En una de estas acciones, que tuvo lugar el 6 de abril, se levantó mar muy gruesa cuando las lanchas estaban en las cercanías de la bocana del puerto enemigo, desaconsejando la puesta en el mar de los nadadores, y obstaculizó no poco el regreso a la base de las tres lanchitas, tripuladas por Cosulich, Longobardi y Garutti.

Con la pérdida de Túnez (8 de mayo de 1943) también se retiró nuestra base; por último los medios dejaron Bizerta, partiendo en la noche del 9 de mayo. Cuatro lanchas, al mando de Garutti, Tonissi, Barabino y Malotti respectivamente, realizando una audaz operación y a pesar del estado del mar, alcanzaron Cagliari el 10 de mayo; otras se dirigieron a Sicilia; una, pilotada por el alférez de navío Patané, realizó la última parte de la navegación con una vela de fortuna, ya que se había quedado sin combustible.

(1) Cuatro lanchas torpederas y seis explosivas, servidas por cinco autocarros con cinco remolques, un tractor con remolque, una camioneta y dos botes a motor.

Las embarcaciones, que afortunadamente regresaron de Túnez, fueron agregadas a la escuadrilla de Ungarelli, que tenía su residencia en Augusta.

Mientras tanto, este grupo no estaba inactivo; continuaba incesantemente los acechos sobre Malta. En diciembre de 1942 se había intentado un ataque de seis nadadores (1) transportados por tres lanchas (2) contra los buques de La Valetta. Una análoga misión, repetida en abril del 43 (3), fue interrumpida por las adversas condiciones del mar.

(1) Señalero Lubrano, marinero Corrias, mecánico Doneddo, buzo Bertoncin, contramaestre Ibariozzi, torpedista Cardella.

(2) Capitán de fragata Forza y alféreces de fragata Peliti y Bruttini; sargento De Angelis, señalero Barnaba y maquinista Laboratori; teniente de navío Wolk, asesor técnico.

(3) Dos lanchas, una armada por Forza, Ungarelli y Wolk; otra por Fracassini, De Angelis y Ferrarini. Nadadores teniente de artillería Faravelli, señalero Lubrano, mecánico Doneddo, buzo Bertoncin, contramaestre Ilariuzzi y mecánico Melone.

EL FRENTE SE REPLIEGA. — LA ACTIVIDAD SE EXTIENDE. — MAYO - SEPTIEMBRE DE 1943

Asumo el mando de la Flotilla. — Aumentan los cometidos. — Gibraltar atacada desde el «Olterra». — La amenaza de desembarco: ¿Cerdeña o Sicilia? — Cae toda duda el 10 de julio. — La escuadrilla de lanchitas de Sicilia en defensa de la isla. — En La Spezia se tiende el acecho a los submarinos enemigos: la acción de Mataluno. — La medalla de oro al valor militar al estandarte de la Décima. — Saboteadores navales en los puertos españoles. — Las misiones de Ferraro en Turquía. — El «Ambra» en Siracusa. — El 25 de julio. — «La escuadrilla de la Osa Mayor» de nuevo en acción. — Viaje a Calabria. — Dos acciones inminentes: el ataque a Nueva York y Freetown y el forzamiento de Gibraltar en pleno día. — El 8 de septiembre.

El 1 de mayo de 1943, el capitán de fragata Forza dejaba el mando de la Décima para asumir destino de embarco, y yo era llamado a sustituirlo.

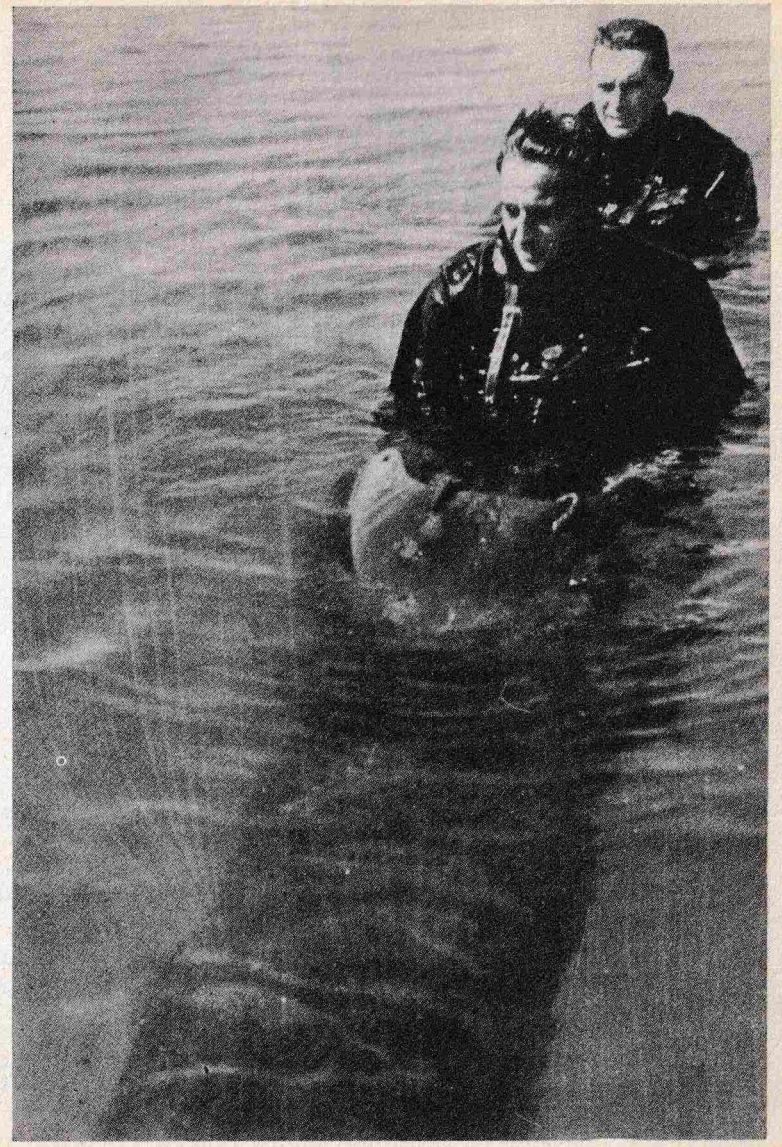
Nuestra Flotilla había llegado a ser una gran unidad con organización y funcionamiento muy particulares; en ella se habían venido a concentrar todas las actividades *ofensivas* de la Marina (a excepción de las de submarinos, de MAS y de lanchas torpederas), quedando los buques de guerra constreñidos a una función de defensa conservadora, frente a la siempre creciente supremacía aeronaval del enemigo.

La suerte de la guerra era ya abiertamente adversa en

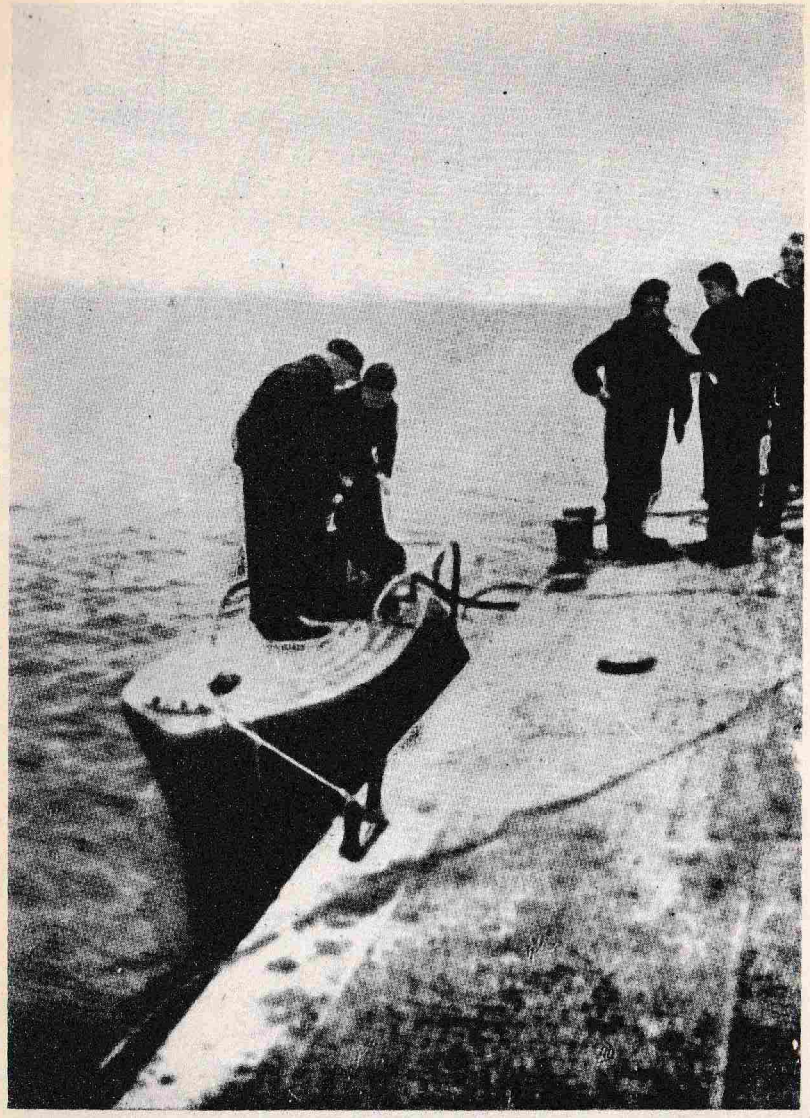
todos los frentes y en todos los sectores. Triturado el poder penetrante del potencial bélico alemán contra una Rusia extensísima y de mortífero clima, el peso de la producción industrial y de los armamentos aeronavales americanos se había abatido sobre Italia. Perdido el Imperio, evacuada Africa Septentrional, pasado el dominio del cielo y del mar Mediterráneo decididamente al enemigo, éramos prácticamente un país asediado, circundado por todas partes por el adversario, el cual, desde el cielo, sembraba destrucción y ruina sobre nuestras ciudades. La flota, que al principio de la guerra tenía Tarento como base de operaciones, se había venido retirando poco a poco, bajo la presión de la ofensiva aérea, hacia el Norte, y ahora se encontraba parte en Génova y parte en La Spezia: dislocación forzadamente «conservadora», no existiendo otra posibilidad, puesto que la escasez de nafta y la inexistencia de aviones que protegiesen el cielo, obstaculizaban su utilización en el sector operativo de la guerra.

Sobre la Décima gravitaba así el cometido del desarrollo de aquella actividad ofensiva que, en el sector de la Marina, sugerían las circunstancias: eran, pues, únicamente todas aquellas acciones que por su insidia, empleo de medios minúsculos de fabricación rápida, de coste y consumo irrisorios, llevaban preferentemente su poder destructor no en la potencia del medio, sino en el ingenio, en los recursos de audacia e iniciativa, en la tenaz voluntad y en la temeraria agresividad de los hombres.

Así, mientras nuestras fuerzas armadas de todas las especialidades y en todos los frentes se constreñían en la defensiva, se resquebrajaban por efecto de los golpes demoledores de enemigos externos y por la acción sutil y corrosiva de aquellos que, desde el interior, tramaban contra la patria, la Décima Flotilla MAS, mantenía con inagotable y creciente aliento su potencial combativo en sectores más vastos y lejanos, buscando tenazmente al enemigo y agre-



Con el «cerdo» en superficie



El submarino de ataque C. A.

diéndolo valientemente allí donde pudiera encontrarlo; y haciendo los planes de nuevas acciones, todavía más audaces y mortíferas que las muchas ya realizadas.

En el período mayo-septiembre de 1943, los ataques realizados por voluntarios de la Décima se prosiguieron ininterrumpidamente de uno a otro extremo del Mediterráneo.

En el «Olterra», después de la gloriosa y desgraciada empresa del grupo Visintini en diciembre de 1942, la organización interna había superado la ardua prueba; ninguno de los interesados de la parte adversaria había concebido sospecha alguna cuando habían partido de a bordo, sin que luego retornasen, Visintini, Magro, Leone, Manisco y Varini, los que perecieron o fueron capturados en el curso de la acción.

Sin un día de descanso se reemprende la acción. La «Escuadrilla de la Osa Mayor» se reconstruyó. Al mando del capitán de corbeta Ernesto Notari, jefe del grupo, alcanzaron el «Olterra» su segundo, sargento buzo Ario Lazzari, el teniente D. M. Camillo Tadini con el suboficial buzo Salvatore Mattera y el teniente de armas navales Vittorio Cella, único que quedaba de la operación del 8 de diciembre, con el suboficial buzo Eusebio Monatlenti. Notari, viejo lobo submarino, había sido mi alumno cuando, en el lejano 1933, dirigía el curso de buzos normales y de gran profundidad en el buque-salvamento «Titano»; había alcanzado la cota de 150 metros con la escafandra de acero, batiendo lo que entonces era una marca mundial; desde hacía tiempo era voluntario en las escuelas de las Bocas del Serchio como jefe de grupo y como alumno del curso de pilotaje de torpedos humanos. Dotado de un físico excepcionalmente robusto, serio y de pocas palabras, pertenecía, a pesar de haber superado la edad óptima para tal destino, al grupo de los «jóvenes» que se estaban preparan-

do para emular a aquellos que les habían precedido valerosamente.

Al envío de los hombres, siguió el de material; otros torpedos humanos llegaron al «Olterra» con la modalidad y cobertura empleadas precedentemente; de nuevo tubos para caldera, motores, piezas de máquinas, válvulas y guarniciones, afluyeron sobre el buque siempre con el regular y sospechoso control de los aduaneros españoles, sin que nada se hiciera traslucir acerca de la verdadera naturaleza de la mercancía. Y el taller de a bordo reemprendió su trabajo; en breve tiempo, fueron montados tres SLC mientras se alistaron otros de reserva.

La experiencia de la operación del 8 de diciembre nos había persuadido de abandonar el intento de forzar el puerto de Gibraltar con los procedimientos aplicados anteriormente; el desarrollo de la organización defensiva inglesa hacía pensar que el éxito era bastante aleatorio.

Se decidió concentrar la ofensiva contra los buques mercantes de los convoyes, que continuaban fondeando en la rada siempre en número creciente; enemigo más fácil de alcanzar puesto que estaba más próximo y menos protegido (si bien, por parte enemiga estaba en curso de elaboración una obstrucción de red submarina en torno a la zona habilitada para la permanencia de tales buques) y cuya destrucción era de máxima actualidad, tratándose de reducir en lo posible el aflujo de suministros de las tropas que combatían en Túnez contra los restos de nuestro Ejército de Africa, y que se preparaban a un salto presumiblemente dirigido contra una de nuestras islas mayores: Cerdeña o Sicilia.

En la noche del 8 de mayo del 43, aprovechando las favorables condiciones de luna y de una borrasca imprevista en la bahía de Algeciras, que hacía menos fácil al enemigo la búsqueda hidrofónica y la descubierta visual, Notari, Tadini y Cella se metieron con sus segundos en el mar,

saliendo a caballo de sus aparatos por el agujero abierto al costado del «Olterra», metro y medio bajo la superficie del mar. Los torpedos humanos estaban esta vez provistos, como en Argel, de cabezas dobles, por lo cual, a cada dotación se le señalaron dos blancos. Estos fueron elegidos por Notari entre los más alejados de Algeciras y, por lo tanto, más próximos a Gibraltar, lo que aumentaba la dificultad, la duración y el peligro de la navegación; servía empero al objeto de no facilitar a los ingleses ningún elemento acerca del lugar de procedencia de los atacantes, y desechar cualquier sospecha sobre el «Olterra».

Los operadores, en el curso de la misión, encontraron grandes dificultades, sea por escapar a la activísima vigilancia de las «vedettes» enemigas en la exploración de la rada, sea por la violencia de las corrientes provocadas por el mal tiempo: debían repetir el ataque más veces (Tadini, en particular, seis) y recurrir a varios ardides para lograr mantenerse bajo la carena de los mercantes el tiempo necesario para fijar la carga explosiva, luchando contra la corriente que intentaba arrastrarlos lejos; así pues, al aproximarse el alba, después de una noche de fatiga sobrehumana y de continuos peligros superados con bravura, las tres dotaciones habían logrado minar un buque cada una. Después, regresando con sus torpedos humanos al «Olterra» y penetrando por el agujero secreto, tomando de nuevo el aspecto de marineros de a bordo, se fueron al puente con aire negligente y despreocupado, mirando cada uno con el rabo del ojo al buque condenado, ya visible en la claridad matutina, y en ansiosa espera de los acontecimientos. ¡Cuántas veces miraron el reloj en aquellos minutos! Y he aquí que, con la consabida cronométrica puntualidad de nuestras espoletas, tres explosiones se sucedieron una después de la otra, y tres buques cargados saltaron por los aires: el «Pat Harrison» (Liberty de 7.000 toneladas) y el «Mashud» (7500), quebrados, se apoyaron en el bajo fondo, mientras que el

«Camareta» (4.875 toneladas) desapareció bajo las aguas.

Visintini había sido vengado; la obra a la que había dado tan valiosa contribución de ideas y de acción, la «Escuadrilla de la Osa Mayor» del «Olterra», había obtenido su primer éxito.

Eran 20.000 toneladas de buques que se añadían al activo de la Décima.

Durante la noche, nuestros agentes habían diseminado a lo largo de la costa Norte de la bahía de Algeciras, indumentos de buceadores que, como eran sus intenciones, fueron recuperados a la mañana siguiente por los españoles y que sirvieron para mantener el engaño entre los ingleses. «Jamás encontramos ninguna prueba —escribe Goldsworthy—, del papel que el «Olterra» tuvo en el asunto. Desde el edificio del mando de la Marina inglesa en Gibraltar, se podía ver a simple vista la superestructura del «Olterra» emergiendo sobre el muelle exterior de Algeciras. La posibilidad de que el «Olterra» estuviese asociado en alguna forma con los ataques de los torpedos humanos no fue desdeñada, pero nunca hubo la más mínima evidencia visible que demostrase su verdadero papel.»

Era el fruto de la perfección técnica de nuestra organización, de la hábil sagacidad, del continuo autocontrol, de la constante simulación y bravura de nuestros hombres; desde hacía casi un año, surgía sobre Gibraltar y desde el «Olterra» la amenaza de la Décima y, finalmente, se habían provocado los primeros hundimientos. A pesar de toda su búsqueda, los ingleses no lograron señalar el origen; estaban en el estado de ánimo de aquellos que, en su propia casa, atrincherados en su cuarto en la oscuridad de la noche, son sorprendidos por una serie de golpes de origen desconocido y que le llevan una vez una mano, otra vez una oreja, mañana quizá la punta de la nariz, haciéndolo enloquecer, más que por el dolor por la rabia de no poder identificar el escondite del enemigo y el terror a que el

incapturable y misterioso agresor, antes o después lo ataque en un órgano vital (buques de guerra).

Con el abandono de Túnez (mayo de 1943), el frente se había reducido ya a Italia, a cuya defensa había que proceder. Se dio el encargo a la Décima de disponer defensas móviles a lo largo de la costa de Sicilia y Cerdeña; reinaba mucha incertidumbre acerca de cuál de las dos islas recibiría la onda invasora.

Nuestros medios de superficie fueron destacados en conformidad con la nueva situación. Se procedió a reforzar la escuadrilla de Ungarelli para Sicilia, destacada en Augusta hacía tiempo.

En Cerdeña se crearon tres bases operativas: dos grupos de lanchitas se destacaron en Carloforte y Bosa Marina con la obligación de atacar las unidades de eventuales convoyes de desembarco; Lenzi fue nombrado comandante superior, De Qual y Massarini destinados a las bases. El «Sogliola», que transportó las lanchas a Cerdeña, a su regreso fue hundido a cañonazos por un submarino enemigo; fue sustituido por el «Pegaso».

La tercera base, con funciones especiales, fue creada en el puerto de Cagliari; su preparación fue particularmente laboriosa. Un grupo de nadadores, al mando del alférez Faravelli, procedió a cavar silenciosamente y sin que nadie lo supiese, ni aun las autoridades civiles y militares locales, una especie de gruta en el macizo que constituye el muelle de levante del puerto. Allí fueron acumulados víveres en cajas, equipo y explosivos en cantidad tal que pudieran permitir realizar numerosas operaciones ofensivas. El proyecto se había concebido así: si el enemigo desembarcase en Cagliari, nuestro grupo, valiéndose de la obra ya hecha de antemano, habría «desaparecido bajo tierra». Mientras el manojo de nadadores, oculto en el escondrijo excavado bajo el muelle, realizaría ataques esporádicos contra los buques

enemigos con «chinches» y «baulitos», otro grupo debía escoger el momento más favorable (puerto lleno de buques, cargas importantes) para hacer saltar los depósitos de nafta enterrados, inundando el puerto y después incendiándolo. La preparación de esta acción particular, que requirió largo tiempo y arduo trabajo, fue confiada a Wolf, jefe del grupo de nadadores, oficial dotado de excepcionales cualidades de organizador y de indiscutible ascendiente sobre sus subordinados.

El 10 de julio se desvanecieron las dudas sobre el desembarco; el enemigo había puesto pie en Sicilia.

La base de Cagliari fue rápidamente desmovilizada, mientras que la de lanchitas de De Qual y Massarini permaneció en su puesto, ante la duda de que el próximo objetivo enemigo pudiera ser Cerdeña.

En Sicilia, la escuadrilla de Ungarelli que, en el momento del desembarco enemigo, se encontraba en período de reconstrucción debido a la inclusión de las unidades procedentes de Túnez (el mismo Ungarelli llegaba a Augusta el 9 de julio, procedente de La Spezia, con una autocolumna de materiales de recambio y de torpedos, necesarios para poner de nuevo en estado de eficiencia los medios consumidos por la extenuante actividad desarrollada), a continuación de la rápida evacuación de Augusta, atacada desde tierra, debía replegarse, y se transfirió a Isla Bella en las cercanías de Mazzaró, bajo Taormina.

Desde esta base, fueron efectuados numerosos acechos frente a Siracusa, Augusta y Catania a medida de que tales bases cayeron en manos inglesas, insidiando sus convoyes. Para intensificar la resistencia se enviaron, desde la misma sede de la Décima, nuevos medios y pilotos de refuerzo y, desde Cerdeña, el comandante Lenzi, que tomó el mando del grupo de la Décima destacado en Sicilia.

Son frecuentes los encuentros con los torpederos enemigos. Una mañana, dos cruceros y cuatro destructores ingleses se presentan a 2.000 metros de la costa e inician el bombardeo del viaducto de San Agustín, en la carretera Taormina-Mesina; la rápida y temeraria intervención de un medio nuestro (Lenzi-Barino) es suficiente, con su amenaza, para provocar el alejamiento de los buques enemigos, envueltos en cortinas de niebla.

Fueron también efectuados en el mismo período, en colaboración con los paracaidistas de Buttazzoni, acciones de saboteadores a las espaldas de las líneas inglesas. En particular, Ungarelli, Lenzi y Fraccassini desembarcaron en grupo en Cabo Sta. Croce: cumplidas las acciones ordenadas, atravesaron las líneas y retornaron a las bases. Otros saboteadores, simplemente desembarcados por nuestros medios, sorprendidos por el rápido avance de los ingleses, regresaron directamente a Calabria algunos días después, pasando el estrecho de Mesina en botes neumáticos de los que estaban provistos.

Desgraciadamente, la suerte de Sicilia no puede depender de nuestros pequeños medios y de nuestros tenaces pilotos: bajo el acoso del avance enemigo, las motolanchas se replegaron a Mesina. También aquí, en continuas acciones nocturnas de acecho, sucedieron frecuentes encuentros con embarcaciones sutiles inglesas; una motocañonera enemiga fue gravemente averiada por la explosión de una carga de profundidad lanzada desde una lanchita.

Cuando Mesina fue también atacada, el MTSM 262, llamado «La Panzona» por la gordura de su revestimiento del casco, debido a la larga permanencia en la mar, dotado por Lenzi y Barabino, fue la última unidad naval italiana que salió del puerto y abandonó Sicilia, dirigiéndose a las costas calabresas donde, inmediatamente y con inextinguible tenacidad, fue organizada una nueva base de medios de asalto, para contrastar la persecución, que se sentía cercana, del avance enemigo sobre el continente.

Con un semicírculo de unas veinte millas en torno al golfo de La Spezia, como en el resto de las bases navales principales, se había establecido una vigilancia exterior, una cadena de motoveleros que, provistos de aerófonos, se movían lentamente con la orden de señalar inmediatamente a la plaza fuerte que amparaba a nuestros acorazados, el avistamiento de aviones enemigos.

Desde hacía algún tiempo, los motoveleros, poco menos que desarmados y dotados por marinos mercantes militarizados, estaban sujetos a ataques por parte de submarinos enemigos que, emergiendo rápidamente en las proximidades, hundían fácilmente y sin riesgos a alguno de ellos a cañonazos.

El Mando del departamento naval militar de La Spezia, nos pidió encontrar una forma de protección para los pobres motoveleros que proporcionaban tan útil servicio.

Rápidamente se organizó una trampa a los submarinos enemigos. A remolque de algunos veleros, se trasladaron nuestras lanchas torpederas, enmascaradas de forma que fuesen inofensivas embarcaciones. En su interior, la dotación permanecía día y noche al acecho, listos para responder al ataque del submarino apenas éste se viese. Fueron jornadas de largas, monótonas y desesperantes esperas que se prolongaron durante semanas: las lanchas se cambiaban cada cuarenta y ocho horas. La paciencia fue al fin premiada: desde la lanchita del teniente de navío Mataluno se descubrió un submarino que surgió de repente amenazador en las proximidades. Sin un instante de duda, Mataluno, soltando el remolque, puso en movimiento los motores, se liberó de la cortina que lo enmascaraba e izaba la bandera de combate, se lanzaba al ataque y largaba su torpedo; advertido el peligro por el submarino, desaparecía rápidamente bajo el agua. Dada la alarma, acudieron los medios del grupo antisubmarino de La Spezia (capitán de navío Zoli) y comenzaba la caza sistemática, la cual en este caso precisamente no pudo asignarse el éxito.

Aunque no se supo si la acción tuvo resultado positivo, sirvió al menos para poner en guardia al enemigo; no se renovaron los ataques a los motoveleros de la defensa exterior de La Spezia y tales embarcaciones pudieron desarrollar con mayor tranquilidad su modesto e importante cometido.

El 10 de junio de 1943, en la celebración del día de la Marina, el estandarte de la Décima Flotilla MAS era condecorado con la medalla de oro al valor militar con la siguiente motivación:

«Heredera directa de las glorias de los violadores de puertos que asombraron al mundo con sus gestas en la primera guerra mundial y que dieron a la Marina italiana unas primicias inigualadas hasta ahora, la Décima Flotilla MAS ha demostrado que la semilla esparcida por los héroes del pasado ha dado por fruto una buena mies. En empresas numerosas y audacísimas, con desprecio de todo peligro, entre dificultades de toda clase, creadas tanto por las difíciles condiciones naturales como por las perfectas instalaciones defensivas de los puertos, los osados voluntarios de las secciones de asalto de la Marina, forjados y guiados por la Décima Flotilla MAS, han sabido alcanzar al enemigo en los seguros refugios de sus bien armados puertos, hundiendo dos acorazados, dos cruceros, un destructor y numerosos buques por más de 100.000 toneladas.

»Haz elegido de espíritus heroicos, la Décima Flotilla MAS es fiel a su divisa: "Por el rey y la bandera".»

Mientras tanto, se estaban organizando en algunos puertos de países neutrales frecuentados por el tráfico enemigo, pequeños grupos de nuestros nadadores, los cuales, bajo coberturas varias que servían a enmascararlos ante los ojos

de los nativos y de los espías enemigos, actuaban por la noche, cuando la ocasión se presentaba propicia, colocando bajo la carena de los buques los baulitos explosivos.

Una de estas bases fue creada en el buque nacional «Gaeta», internado en el puerto de Huelva. La expedición, compuesta de tres personas al mando de un valiente suboficial, Vianello, embarcó allí bajo la cobertura de la dotación de marinos mercantes; tuvieron varias alternativas debido a los numerosos espías que vigilaban el puerto por cuenta de los ingleses, cuya importancia era debida a la carga de mineral de hierro y cobre de Río Tinto; fueron aplicadas algunas cargas bajo los buques, pero no se ha dado a conocer el éxito de estos ataques. Lo que sí se sabe seguro es que de cada buque que llegaba a Gibraltar procedente de puertos españoles, la carena era rigurosamente vigilada por buzos del Servicio de Seguridad y que al menos un buque de los minados en Huelva, gracias a este Servicio, fue liberado a tiempo de la carga que, ignorante, llevaba endosada.

Bases similares, con coberturas diversas según las situaciones locales, estaban en curso de organización en Málaga, Barcelona, Lisboa y Oporto; no me extenderé a narrar sus vicisitudes, si bien algunas de ellas constituyen un interesante capítulo de la guerra secreta, puesto que el inicio de las actividades de estos grupos coincide con los inesperados sucesos de septiembre.

Una de las empresas más brillantes realizadas durante la guerra, la misión secreta del teniente Ferraro, puede ser en cambio totalmente revelada.

Por informaciones recibidas, resultaba haber un intenso tráfico de buques mercantes enemigos en los puertos turcos de Alejandreta y Mersina; cargaban allí mineral de cromo, metal esencial para la producción bélica. En colaboración con el Servicio Secreto de informaciones de la Marina, fue organizada una expedición con el objeto de molestar tal tráfico, llevando la ofensiva a aquella zona hasta entonces indisturbada.

Dadas las características hidrográficas del puerto de Alejandreta, rada abierta en la cual los buques dan fondo a dos o tres mil metros de la costa (donde van las barcazas cargadas con el mineral a embarcar), el tipo de arma elegido fue el baulito explosivo transportado por un nadador.

Para ejecutar la misión fue destinado uno de nuestros más valientes nadadores, el teniente Luigi Ferraro, un atleta italiano de Trípoli, alumno de la Farnesina primero, oficial de la Milicia de la costa después, que reunía a las dotes de firmeza y seriedad, cualidades físicas y de carácter excepcionales.

Nuestro hombre fue enmascarado de empleado consular, aleccionado por especialistas, destinándolo al viceconsulado italiano de Alejandreta. Para esto era necesario ponerlo en condiciones de atravesar las fronteras de media Europa sin provocar sospechas, especialmente entre los desconfiadísimos turcos, justamente celosos de su neutralidad; y proveerlo de documentos que justificaran su presencia cerca del vicecónsul de Italia en Alejandreta, el cual, dada su función oficial, no debía ser comprometido en la cuestión; la empresa debía, pues, suceder bajo su cobertura, pero sin que él lo supiera.

Para procurarse los documentos necesarios, pasaporte de servicio, carta de presentación al cónsul, exención diplomática de las visitas aduaneras de sus equipajes, hubiera sido necesario dirigirse por vía oficial al Ministerio de Asuntos Exteriores; pero existían muchos motivos para buscar otro camino. En primer lugar, por la tutela del secreto militar, siempre en peligro si salía de nuestro estrecho círculo; después, por un sentido de desconfianza, siempre creciente, en los órganos oficiales romanos, de donde emanaba una atmósfera de derrotismo que no podía concordar con nuestros propósitos; en fin, por el hecho de que el Ministerio de

Asuntos Exteriores, al que precedentemente nos dirigimos para que apoyase resoluciones de problemas análogos, andaba haciendo su colaboración cada vez más escasa y difícil, con el óptimo motivo de que la inflación de falsos diplomáticos desacreditaba la institución, mediante la cual, aquellos que tenían el derecho legítimo de tutelarse con la inmunidad diplomática, hubieran acabado por ser mezclados en la desconfianza consiguiente al abuso.

Pero para todo hay remedio; un suboficial nuestro conocía, más bien afectuosamente, una buena y despierta mecanógrafa en el Ministerio de Asuntos Exteriores; no le fue difícil, dado el carácter eminentemente patriótico de su petición, de persuadirla a colaborar con nosotros. Y así fueron obtenidos el pasaporte, algunas hojas de papel con membrete y aun el sello en seco del Ministerio (que, apenas se utilizó, fue restituido).

A primeros de julio de 1943, el empleado consular Luigi Ferraro, un elegante y desenvuelto joven de buena presencia y buenas esperanzas, se presentaba al cónsul de Italia en Alejandreta, marqués Ignacio di Sanfelice, provisto de todas las credenciales posibles. Al cónsul, que no lo esperaba, ya que no fue anunciado previamente, exhibía una carta escrita por el ministro de Asuntos Exteriores en la que lo destinaba temporalmente a aquella ciudad con deberes especiales por cuenta del Ministerio. Se rogaba al señor cónsul le proporcionase toda la ayuda posible.

Ferraro llevaba consigo cuatro maletas, más bien pesadas, protegidas por el sello diplomático.

En seguida estableció relaciones amistosas con el canciller del Consulado, Giovanni Roccardi, en realidad teniente de navío del Servicio Secreto de la Marina.

Había sido el mismo Roccardi, que ya estaba hacía tiempo en Alejandreta y por lo tanto era práctico en el lugar y conocedor de las personas, el que había señalado al Ministerio la posibilidad de operar contra el tráfico local enemigo; él fue el que ideó la operación y el colaborador indispensable de Ferraro en la parte orgánica y terrestre de sus actuaciones.

El ambiente local se describe así por Roccardi:

«La llegada de Ferraro, si había hecho posible la acción desde el punto de vista técnico, ciertamente no había simplificado el problema orgánico, puesto que se trataba de insertar en nuestro pequeño mundo, chismoso por naturaleza, un nuevo elemento de curiosidad sin demasiadas sacudidas. El ambiente en el que debíamos trabajar era una pequeña ciudad fronteriza, llena de las intrigas de seis Consulados: americano, francés, inglés, griego, alemán e italiano. La población, de doce mil habitantes, en su mayoría árabes, no nos era hostil, sino más bien potencialmente amiga, pero estaba sujeta por la policía turca, muy desconfiada y fuertemente influenciada por la propaganda enemiga, que encontraba yesca en las minorías de griegos y hebreos, muy enemigos naturales nuestros y, en su mayoría. espías voluntarios al servico de los ingleses. En consecuencia, estos últimos, debido a los intereses en conexión con la construcción del puerto, entonces en obra con capitales y técnicos ingleses, con el desembarco de material en virtud de las leyes de préstamo y arriendo y con los trabajos inherentes a la construcción de la carretera Alejandreta-Adana, tenían prácticamente en sus manos a todas las autoridades del lugar. La influencia americana por entonces era incipiente.

»Añádase a todo esto que las limitaciones vigentes en Turquía en tiempo de guerra eran particularmente duras en la zona de Hatay, sospechosa de antiturca y de irredentismo, y consecuentemente: control de pasaportes en los trenes, petición de documentos personales en varias ocasiones, prohibición de caza y pesca a los extranjeros, etc.

»Logré colocar cada cosa satisfactoriamente y nuestro trabajo se llevó a término justo bajo las narices de dos agentes del Intelligence Service, encargados particularmente de

la vigilancia de los súbditos italianos, y supongo que de la nuestra en especial, a pesar de nuestro aire inocuo. Fui muy ayudado en mi trabajo por el carácter cordial y expansivo de Ferraro que ciertamente no hacía pensar en sus tenebrosos proyectos dinamiteros.» (1)

Pocos días después de su llegada, Ferraro, bajo la despierta guía de Roccardi, se había introducido en los ambientes mundanos y consulares de la ciudad; todas las mañanas iba a la playa (y en breve tiempo todos se dieron cuenta de que no sabía nadar) y por la noche a la rotonda del balneario, donde bailaba, bebía y bromeaba, comportándose como un auténtico joven diplomático en el ejercicio de sus funciones. (Ver plano de la pág. 320.)

Sus actividades preferidas eran los juegos deportivos; todas las tardes se extraían de una gran caja, transportada desde el Consulado italiano, a la vista de todos, los equipos deportivos; en cuanto oscurecía y se acababan los juegos deportivos, la caja se colocaba en la cabina de baños del cónsul.

La tarde del 30 de junio, colmada ya la curiosidad suscitada por el recién llegado en el pequeño ambiente de los Consulados, disminuida la vigilancia de los agentes ingleses, activísimos, pero no perspicaces, Ferrero y Roccardi se entretienen en la playa más de lo ordinario; una reñida partida de «bocas» les ha hecho olvidarse de lo tardío de la hora. Cuando Ferraro se da cuenta de que han quedado solos, despierto como una ardilla, entra en la cabina del cónsul, pesca en la caja de los equipos deportivos y comparece poco después envuelto en una vaina de goma negra, las aletas en los pies, una máscara en el rostro (el autorrespirador) y, sujetos a la cintura, dos extraños arneses oblongos y más bien pesados; en la cabeza, un manojo de algas. ¡Extraña vestimenta de playa para un diplomático!

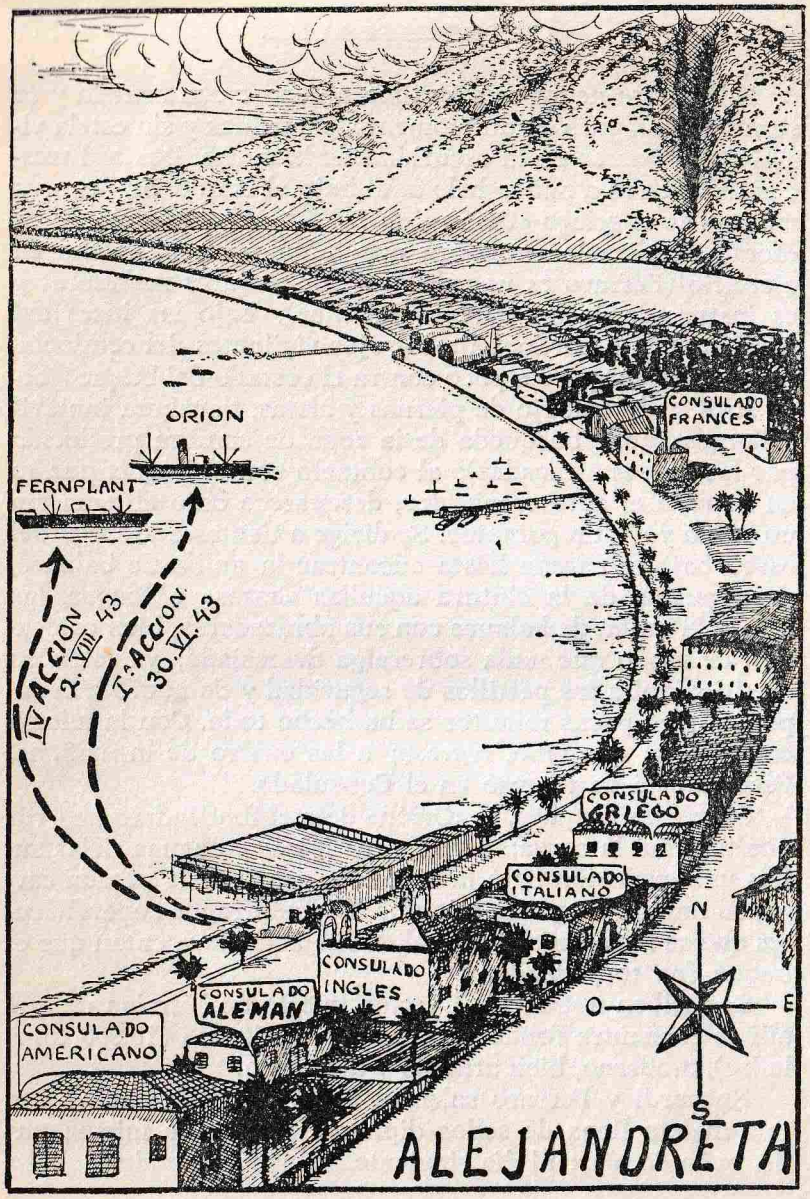
(1) Del parte del teniente de navío Roccardi.

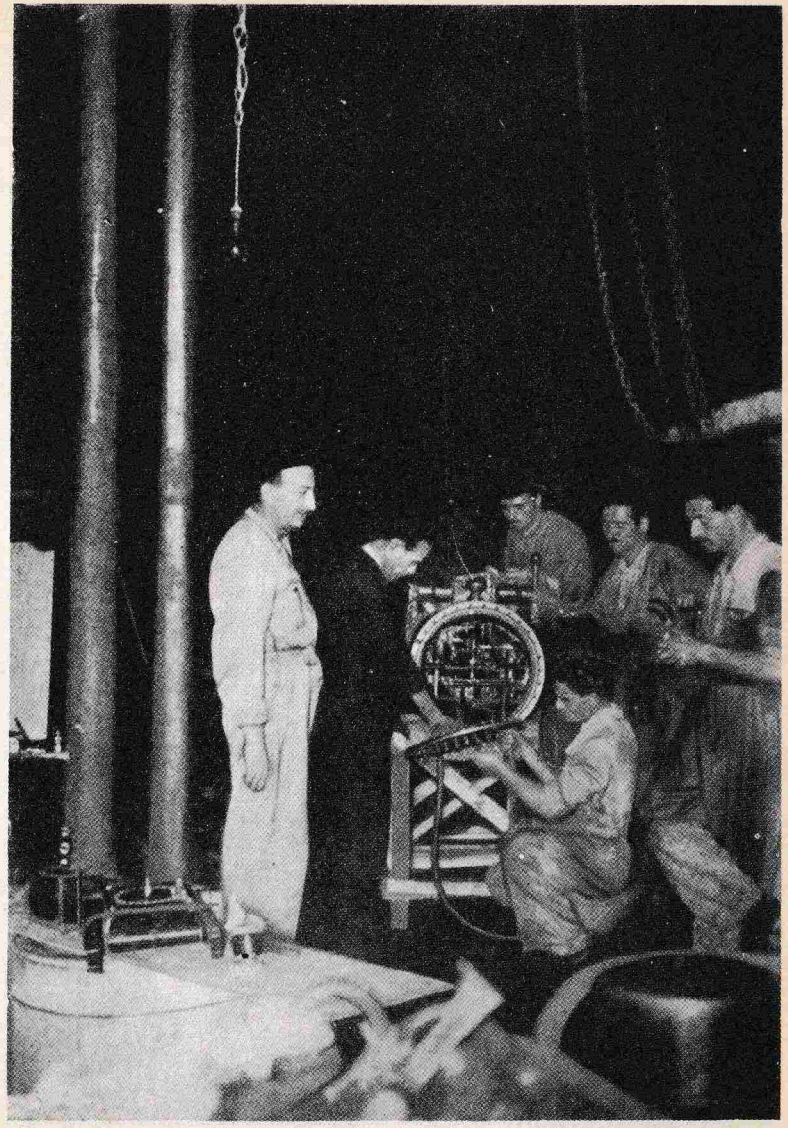
El hombre negro se aproxima a la mar con cautela y se sumerge; después de un momento, sin ruidos y sin estela visible, desaparece en la oscuridad de la noche. Dos mil trescientos metros a nado; helo aquí bajo el buque. Su primera víctima es el griego «Orión», de 7.000 toneladas, cargado de cromo. Realiza la maniobra que tanta veces ha hecho en ejercicio (Ferraro es uno de nuestros mejores nadadores y es instructor de los jóvenes reclutas); bajo las luces del proyector de a bordo, bajo los ojos vigilantes del centinela, se deja derivar poco a poco contra el costado del buque (juego sutil, todo trabajo de piernas y aletas, la cabeza inmóvil a flor de agua; búsqueda de la zona de sombra producida por las bateas atracadas); al contacto con el buque, puesto en marcha el autorrespirador, desaparece bajo el agua sin un ruido y sin un gorgoteo. Se dirige a tientas a lo largo del casco bajo la carena hasta encontrar la quilla de balance, desengancha de la cintura aquellas «cosas» oblongas, las fija en la quilla de balance con sus abrazaderas, bien colocadas, de modo que nada sobresalga demasiado; ya están en su sitio; quita los pestillos de seguridad y de nuevo a la superficie; en pocos minutos se ha hecho todo. Con la misma cautela con que vino, regresa; a las cuatro de la mañana, Ferraro está de regreso en el Consulado.

Siete días después, el «Orión» deja el fondeadero una vez que terminó la carga; pero no fue lejos; en aguas sirias sufría una explosión bajo la carena y, debido a la pesada carga, se hundía en pocos minutos. Los náufragos supervivientes que se llevaron al hospital de Alejandreta cuentan que el buque fue torpedeado.

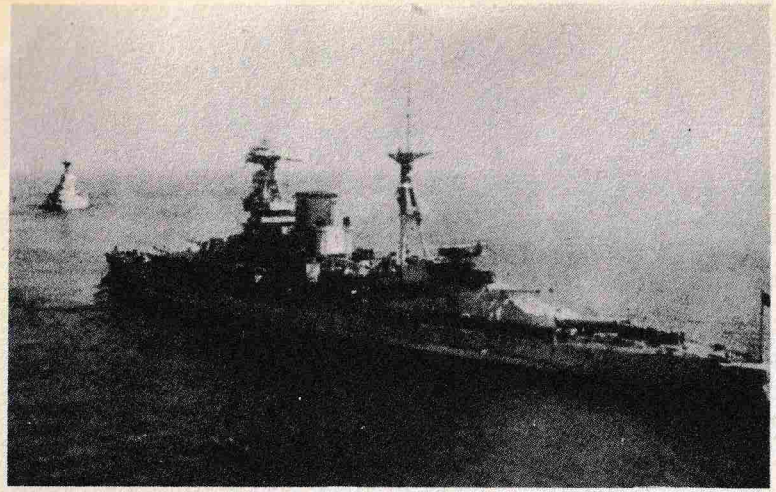
Se reciben noticias del vecino puerto de Mersina de que allí se encuentra fondeado el vapor «Kaituna» (10.000 toneladas), moderno, bien armado y dispuesto.

Roccardi y Ferraro salen el 9 para aquella ciudad con una maleta llena de sellos diplomáticos; en la misma tarde, baño de mar; al día siguiente, habiendo pasado inobser-

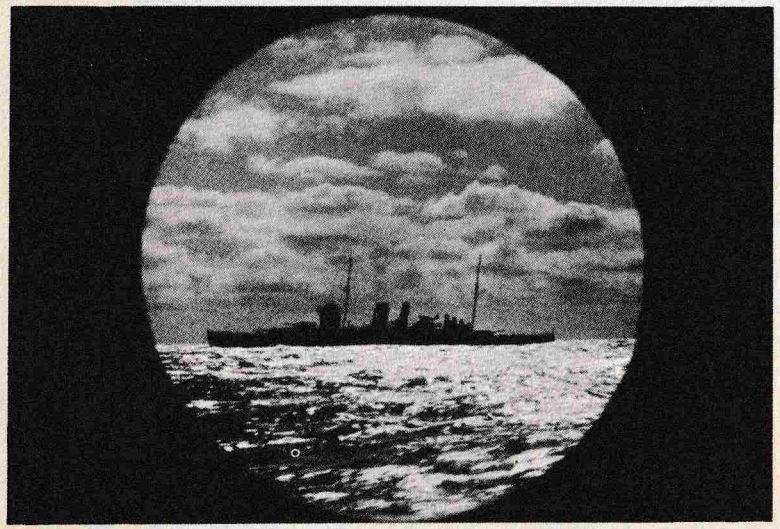




En el *Olterra* en Algeciras: montaje de un SLC en la cámara secreta. El destacamento de la Décima: Rossi, Tomellini, Biradelli, Barbetti, Bonato y De Vincenzi



Los acorazados *Valiant* y *Queen Elizabeth*



El crucero *York*

vada su ausencia, regresan a Alejandreta. El «Kaituna» sale solo el 19; únicamente explota uno de los dos «baulitos» que se colcaron. Para evitar el hundimiento se ve obligado a encallar en la costa de Chipre; los ingleses descubren el segundo artefacto que no ha funcionado. ¡Demasiado tarde! Ferraro habrá minado ya otros dos buques y desaparecerá sin dejar rastro de su actividad.

El 30 de julio Ferraro y Roccardi vuelven de nuevo a Mersina: «Me doy cuenta de la posición del adversario y a las 22, endoso en el Consulado casi toda la vestimenta, recubriéndome con una bata, descendemos a la playa y allí doy fin a las operaciones finales de vestimenta. A las 22,45 empiezo la operación.

»A los 500 metros me parece oír ruidos. Me paro, escucho, y siento en la oscuridad, muy próximo, el potente resoplido de una gran bestia. Contra la luz, podré más tarde averiguar que se trata de dos grandes animales que resoplan a dos metros de mí. Más de una vez los he visto dirigirse hacia mi persona y he sentido debajo de mí el desplazamiento producido en el agua por el golpe de su cola. He tratado varias veces de espantarlos y de darles una cuchillada, pero en vano, porque con maravillosa constancia se han sentido en el deber de acompañarme durante casi todo el recorrido. Alcanzo el blanco, que dista unos 4.000 metros del punto de partida, a las 2.» (1)

Seguido el ataque con la consabida valentía, Ferraro está en tierra a las 4; pocas horas después en Alejandreta. Pero el «Siciliam Prince», de 5.000 toneladas escapa a su suerte porque su salida será retrasada tanto que se beneficia de la inspección en la quilla, que se efectuará sistemáticamente a todos los buques ingleses en Turquía, después de la descubierta del «baulito» que no explotó bajo el «Kaituna».

No fue tan afortunado el buque noruego «Fernplant»

(1) Del parte del teniente Ferraro.

(7.000 toneladas) al servicio de los ingleses, cargado de cromo en Alejandreta. El 2 de agosto, Ferraro realiza el ataque, análogo al del «Orión». El 4, la motonave deja el fondeadero; pero pocas horas después regresa a puerto.

«Era de imaginar nuestro espanto y las preocupaciones por lo que pudiera suceder. Ya resignados, esperamos la hora de la explosión, que debía ocurrir a la medianoche, pero con nuestra increíble sorpresa, los minutos pasaron y no ocurrió nada. Pensamos que mucho después de la salida, el buque habría alcanzado la velocidad necesaria para la suelta de la pequeña hélice del artefacto explosivo y, por lo tanto, cesamos de observar. A la mañana siguiente, al clarear el día, me precipito a observar lo sucedido, convencido de ver al buque escorado y varado en cualquier punto de la costa. En su lugar, distingo perfectamente su silueta en el fondeadero, todo en orden. Había sucedido lo inesperado; el buque, a su salida, no había alcanzado la velocidad necesaria. Pudimos respirar cuando, a las 18 horas del día 15, lo vimos abandonar el puerto. Durante unas horas continuamos echándole ojeadas. ¡Por temor de verlo de nuevo entrar en puerto!» (1)

El «Fernplant» no regresó jamás a Alejandreta; pocas horas después alcanzaba su destino definitivo en el fondo del mar.

Ferraro, tres días después, terminadas las cargas disponibles, sufriría un ataque repentino de malaria (1). Inmediatamente fue repatriado; no quedó allí ningún indicio de su actividad. En el curso de un mes, Roccardi y Ferraro, trabajando en perfecta colaboración, habían provocado el hundimiento de dos buques cargados de cromo y averías en un tercero, con un total de 24.000 toneladas. Mientras tanto, el Intelligence Service indagaba.

(1) Del parte del teniente Ferraro.

En el cuadro de la defensa de Sicilia desde la invasión anglo-americana, poco después del desembarco, se organizó un ataque contra el tráfico enemigo señalado en el amplio puerto de Siracusa.

Fue designado para esta operación el submarino «Ambra», cuyo mando lo ostentaba ahora el teniente de navío Ferrini, puesto que Arillo había sido enviado a Danzig a uno de los submarinos alemanes de nueva construcción que, Alemania, más dotada de materiales que de personal, nos había cedido. En los cilindros del «Ambra», en consideración a los largos recorridos que los operadores habrían debido de realizar en las pocas horas de oscuridad, y el perfecto conocimiento que teníamos de las obstrucciones del puerto, fueron colocados, en vez de los SLC, tres lanchitas explosivas del tipo MTR, con características de autonomía y velocidad bastante superiores a las del torpedo tripulado. Los operadores elegidos fueron el teniente de navío Garutti y los suboficiales pilotos Tonissi, Guercio y Sguanci.

Después de 18 horas de navegación en inmersión, a lo largo de la costa de Sicilia ya ocupada por el enemigo, el submarino llega en la noche del 25 de julio a pocas millas de Siracusa.

Al subir a la superficie para controlar la propia situación, el submarino fue inmediatamente descubierto por el radar de los aviones nocturnos, que vigilaban la zona permanentemente. Debido a la intensa caza con el lanzamiento de numerosas cargas de profundidad, el «Ambra» logró evitar su destrucción solamente bajando a cota muy profunda. Pero, debido a las explosiones submarinas, sufrió graves averías y tuvo, en las portas de los cilindros en los que estaban encerradas las lanchitas, encastres y deformaciones debidas a la presión; tantas que impidieron la extracción de los medios; el submarino hubo de desistir del ataque.

A la habilidad del comandante y a la bravura de la dotación se debe que el «Ambra», con heridos a bordo y graves

averías, con el aire irrespirable por las emanaciones de gas de la batería, pudiese al fin alcanzar el puerto de Nápoles.

El 25 de julio se nos comunicó oficialmente que «Su Majestad el Rey y Emperador ha aceptado la dimisión en el cargo de Jefe del Gobierno, Primer Ministro Secretario de Estado, presentada por Su Excelencia el Caballero Benito Mussolini y ha nombrado Jefe del Gobierno, Primer Ministro Secretario de Estado a Su Excelencia el Caballero Mariscal de Italia Pietro Badoglio.»

Y mientras, el rey ordenaba: «...En la hora solemne que pesa sobre los destinos de la Patria, cada uno debe emprender su puesto de deber, de fe y de combate», Su Excelencia el Caballero Mariscal de Italia Pietro Badoglio, proclamaba: «La guerra continúa. Italia, duramente herida en sus provincias invadidas, en sus ciudades destruidas, mantiene su fe en la palabra dada, custodia celosa de sus tradiciones milenarias...»

En la noche del 3 al 4 de agosto de 1943 la «Escuadrilla de la Osa Mayor», al mando de Notari y con las mismas dotaciones de la misión precedente, condujo un nuevo ataque a los buques de los convoyes fondeados en la rada de Gibraltar. Mar llana y gran fosforescencia en el agua veraniega, fueron los elementos adversos naturales contra los que debieron luchar esta vez. He aquí como Goldsworthy, que entonces prestaba servicio en Gibraltar, narra las vicisitudes de la acción; por una vez, seguimos la operación vista por la parte adversa.

«...Fueron empleados tres torpedos humanos. Notari hizo un gran rodeo, manteniéndose en la costa española a fin de evitar la fuerte luminosidad de los proyectores. Bajo su blanco, el "Liberty" americano de 7.000 toneladas, "Harrison Grey Otis", se enfrentó con un nuevo ingenio defensivo: hilo espinoso que pendía en la oscuridad submarina. Descendió en profundidad para pasarlo por debajo y alcanzó la carena del buque. Su segundo era un suboficial, Giannoli, sustituido en el último momento, relativamente inexperto en el manejo de torpedos tripulados. El programa era, como siempre, atacar la cabeza cargada a un cabo extendido entre las quillas de balance, pero Giannoli perdió el cabo y la sarga hubo de ser atacada directamente a la quilla. Mientras se terminaba con este trabajo, el torpedo comenzó a subir, amenazando con llegar a la superficie. Notari abrió demasiado las ventilaciones, y, de repente, el torpedo se fue hacia abajo sin posibilidad de control. Con los pulmones que explotaban, y la cabeza que se le hacía pedazos, Notari se dedicó afanosamente a manipular en las palancas de mando, mientras el manómetro de profundidad superaba los 34 metros, tres veces la profundidad normal de ejercicio. Tan rápidamente como se había precipitado, el torpedo inició una ascensión incontrolable hacia la superficie. Notari veía que se iba a romper los huesos del cuello contra la carena del buque o que el traje de goma se haría jirones en el hilo de espinas. Pero en su lugar, con un ruido ensordecedor, emergió como un balón a un metro del costado del buque. Semiincosciente, incapaz de pensar ni de actuar, se quedó sobre el torpedo cubriendo con su cuerpo la luminosidad de los aparatos de control, en espera de gritos o de disparos de fusil. No ocurre nada. Lentamente Notari volvió en sí recuperando todas sus facultades. Mientras tanto Giannoli había desaparecido. El motor del torpedo funcionaba al máximo de revoluciones y a aquella velocidad la inmersión era imposible. Notari se aferró a la única esperanza, muy tenue: una retirada en superficie, a toda velocidad, durante cuatro millas, esperando en cualquier momento que la fuerte luminosidad, debida a la fosforescencia, atrayese la persecución de cualquier "vedette" de patrulla.

»En este momento le pareció que ocurría un milagro.

»Una bandada de delfines, visión familiar a los habitantes de Gibraltar, lo alcanzó y lo rodeó durante todo el recorri-

do hasta Algeciras, proporcionando un perfecto enmascaramiento a su navegación. Con un gran rodeo, para evitar el avistamiento de los centinelas españoles situados en la extremidad del muelle, alcanzó el "Olterra". (Ver el plano de la página 75.)

»Mientras tanto, Giannoli, arrancado de su puesto por la repentina inmersión del torpedo, emergía en la parte opuesta del buque, pensando que Notari se hubiese ahogado...

»Nadó hacia popa, se quitó el respirador y el traje de goma y durante dos horas estuvo tiritando de frío en su traje de lana, aferrado al timón del buque. Cuando estimó que las otras dotaciones habían regresado ya al "Olterra" y que la explosión de la cabeza cargada que él mismo había colocado era inminente, se dejó arrastrar a lo largo del costado del buque y pidió ayuda.

»Fue izado a bordo, y su captura fue comunicada al Mando de la Marina. Una embarcación de patrulla, con buzo de servicio, se precipitó sobre el "Harrison Grey Otis" para recoger al prisionero e inspeccionar el buque.

»Giannoli fue transbordado a la embarcación y el suboficial Bell, buzo de la Sección de Seguridad, estaba metiendo los pies en el agua, cuando la carga explotó en la otra banda del buque, provocando una enorme brecha en la cámara de máquinas. Una astilla de metal atravesó como un proyectil la amura del buque y mató al marinero que montaba la guardia de Giannoli en el timón de la lancha. El suboficial Bell, que escapó de la muerte por segundos, una hora después estaba explorando otros buques. A pocos minutos de la explosión del "Harrison Grey Otis", la carga del alférez de fragata Cella partía en dos al petrolero noruego "Thorshovdi", de 10.000 toneladas, del cual una inmensa masa de densa nafta llevada por la corriente inundaba toda la bahía. La tercera carga averió gravemente al buque inglés "Stanridge", de 6.000 toneladas. Los tres buques se hundieron en bajos fondos.» (1)

A primeros de agosto, el almirante De Courten, ministro de Marina del nuevo Gobierno militar de Badoglio, fue a La Spezia en visita oficial a la Décima Flotilla MAS.

Iba acompañado, además de por su séquito personal, por el almirante Varoli Piazza, jefe de Estado Mayor de la Inspección MAS, valiente, dinámico y entusiasta valedor de nuestras iniciativas bélicas.

Inspeccionada la Sección, el almirante De Courten nos dirigió unas férvidas palabras para incitarnos a la lucha a ultranza. «Representáis la mejor patrulla de nuestra Marina: debéis continuar el camino seguido hasta aquí, intensificar la acción ofensiva y estar listos para superaros si el día del supremo combate debiera llegar... En el abrazo que os doy a todos, en el de vuestro comandante, está la expresión del sentimiento que nos une en la lucha contra los angloamericanos invasores, contra los que combatiremos implacablemente hasta que los echemos a la mar...»

Terminada en agosto la ocupación enemiga de Sicilia, la escuadrilla de lanchitas, últimas unidades italianas que abandonaron Mesina, se replegaron en Calabria. Quise llegarme a la zona de operaciones para organizar una base de medios que sirviese para hacer frente a eventuales intentos de desembarco en el continente. Salí de La Spezia con un 1.100 colonial, acompañado por el teniente piloto Elio Scardamaglia y por mi fiel ordenanza Pietro Cardia. Desde la martirizada e indómita Nápoles hacia el Sur fue un viaje bastante triste. Eramos los únicos que nos dirigíamos hacia el Suru; por la carretera del litoral de la Calabria nos cruzába-

(1) Goldsworthy. «Sunday Express», 25 de diciembre de 1949 y siguientes.

mos con los restos de las fuerzas armadas italoalemanas que habían dejado Sicilia y se replegaban hacia el Norte. ¡Pero qué contraste! Mientras las secciones alemanas, en orden perfecto, completamente motorizadas y con sus oficiales a la cabeza, retrocedían a la península en columnas compactas y disciplinadas, remolcándose todo el material de guerra, los hombres con su uniforme impecable, lavados y afeitados, tanto que parecían más bien tropas en parada militar que en forzada evacuación, por aquí y por allá, en medio de sus columnas, vagaban grupos de soldados en desarrapados gris-verdes, todos a pie, en gran parte descalzos, con el rostro pálido y la barba larga, sin oficiales, sin orden, sin meta...

«¿Y tú dónde vas?», le pregunto a un marinero que encontré en las cercanías de Bagnara Calabra. «A Turín, con mi novia.» «¿De dónde vienes?» «De Palermo.» «Pero, ¿quién te ha dado la orden?» Me mira pasmado.

Así, frente a mis ojos, se desarrollaba el triste cuadro de la ruina de un ejército; me pude dar cuenta de los motivos por los cuales Sicilia, que debía haber constituido un obstáculo insuperable para los invasores, se había perdido en poco más de un mes.

La atmósfera de derrota y de traición estaba por todas partes. Una tarde, encontrándome cerca del mando de un batallón de defensa de costas, en las cercanías de Agropoli, pedí hospitalidad para pasar la noche. Me entretuve charlando con su comandante, sintiendo no recordar su nombre para perpetuar la fama que se merece; me dijo en alta voz, en la plaza del pueblecito y delante de sus oficiales: «No veo la hora de que den la alarma del desembarco enemigo; lo tengo ya todo dispuesto para que el batallón se rinda sin disparar un solo tiro; así al menos podré irme a mi casa». ¡De tal manera este valiente oficial creía deber resolver el cometido que le habían asignado!

En el hospital del campo de Polistena encontré a Lenzi,

con un pulmón atravesado por una astilla de bomba de aviación, causado cuando regresaba con su lanchita de Sicilia y ponía pie en la playa de Gioia Tauro. Bajo la amenaza del desembarco enemigo a través del estrecho, apenas lo permitieron sus condiciones, ordené que lo transportasen al Norte, a sitio seguro.

Regresando a la península, excluida la posibilidad de desembarco enemigo en Calabria por la absoluta falta de oportunos sitios de arribada, mi atención se concentró en el golfo de Salerno, zona apta para un desembarco que se propusiese tomar de revés Calabria, la cual, por su accidentada conformación orográfica, se presta mal a ser conquistada por medio de un ataque frontal. En consecuencia, decidí que una escuadrilla de medios de superficie debía tener allí su sede, y precisamente en Amalfi, a caballo entre el golfo de Salerno y el de Nápoles; desde allí podían desencadenarse ataques de nuestras lanchitas de asalto contra los convoyes enemigos que intentasen el desembarco. A mandar la base, inmediatamente construida y a la que afluyeron los restos de nuestras escuadrillas de Túnez y Sicilia, además de las fuerzas frescas que sustraje de los grupos de adiestramiento de La Spezia, fue destinado el teniente de navío Longobardi.

Ignorante de cuanto se estaba tramando en Roma, el mando de la Flotilla proseguía la intensa actividad, dirigida a causar al enemigo el máximo daño posible.

Dos lanchitas torpederas de 100 toneladas, asignadas a la Décima y que estaban en construcción en los astilleros de Monfalcone, estaban a punto de entrar en servicio; provistas de la instalación idónea para el transporte de medios de asalto, se destinaban a misiones proyectadas contra los puertos del Mediterráneo Oriental, prohibitivo ya para nuestros transportes con base en La Spezia, puesto que el estrecho de Mesina estaba bajo el dominio enemigo.

Para su alistamiento y empleo, se había construido una

base de la Décima en Venecia, al mando del capitán de corbeta Baffigo; ya habían afluido medios y hombres y estaba en curso la preparación de una primera operación.

Grupos de nuestros saboteadores navales, cumplido el fatigoso entrenamiento, estaban en viaje para alcanzar los puertos neutrales a que habían sido destinados; algunos habían ya llegado y estaban organizando, con toda clase de cuidados a fin de no traicionar la cobertura bajo la que se escondían, las operaciones de ofensiva al tráfico naval enemigo, en sectores en que éste no había sido molestado hasta ahora.

Después de un año de pruebas y experiencias, llevadas a cabo en el lago Iseo por el alférez de navío Massano y en algunas de las cuales había participado, se había puesto a punto el submarino de asalto CA, adaptándolo a sus nuevas funciones; al mismo tiempo, en Burdeos, donde el mando de la base de nuestros submarinos atlánticos había sido asumido por el capitán de navío Enzo Grossi, se había concretado la posibilidad experimentada por mí de servirse de un submarino oceánico para el transporte del CA cerca de la base enemiga. Con este medio estaban en preparación dos operaciones: un ataque contra Nueva York, subiendo por el Hudson con el CA hasta el corazón de la metrópoli; el efecto psicológico sobre los americanos, que todavía no habían sufrido ninguna ofensiva bélica en su propio territorio, superaba con mucho, según nuestro propósito, el daño material que se hubiese inflingido (y el nuestro fue, según creo, el único plan en proyecto y prácticamente realizable para llevar la guerra a los Estados Unidos). La otra operación preveía un ataque contra la importante plaza fuerte de Freetown (Sierra Leona), sede de la escuadra naval del Atlántico del Sur. Las indudables dificultades que presentaban tales operaciones a gran radio, eran compensadas en parte por la completa sorpresa; ciertamente no estaba prevista la aparición de medios de asalto de la Marina

italiana en tales sitios ya que, hasta ahora, habían limitado su acción al sector del Mediterráneo; medidas defensivas contra tan inesperado tipo de ataque no era presumible que estuviesen en acción.

La acción contra Nueva York, en estado de avanzada preparación, se había establecido para el mes de diciembre.

Era también inminente una operación completamente nueva contra Gibraltar. Tres submarinos de 1.000 toneladas, provistos de cuatro cilindros para el transporte de medios, se habían asignado a la Décima: el «Murena», «Sparide» y «Grongo». De los novísimos tres, el «Murena» estaba listo. También estaba listo el nuevo torpedo tripulado SSB, de características notablemente superiores a los tipos precedentes. Para trastornar las defensas adversarias, el plan de acción se alejaba totalmente de las modalidades seguidas por nosotros hasta entonces. Nuestros ataques se habían realizado siempre de noche y, además, en las noches sin luna, esto es, a favor de la más absoluta oscuridad.

Ahora bien: el «Murena» (comandante Longanesi), desde las costas españolas del estrecho de Gibraltar y avanzada la noche, debería largar cuatro lanchitas explosivas MTR que, entrando silenciosamente en la rada de Algeciras y manteniéndose bajo la costa neutral, deberían dirigirse a la parte septentrional de la bahía. Aquí, aprovechándose de sus pequeñísimas dimensiones, deberían ocultarse entre los cañaverales existentes en las bocas de los ríos. A las 11, en pleno día, las lanchitas debían salir de su escondite y, apuntando sobre cuatro barcos fondeados en la rada, los hubieran atacado decididamente.

La experiencia nos había enseñado que, como consecuencia de la alarma de la rada, *la obstrucción de la puerta norte de la plaza fuerte de Gibraltar estaba abierta,* para permitir a «vedettes», torpederos y remolcadores de salvamento salir en socorro de los buques que lo necesitasen. Un torpedo tripulado nuestro de nuevo tipo que partiese del «Olterra»

a las ocho de la mañana, atravesando toda la rada en inmersión (seis millas: tres horas), se encontraría en la bocana del puerto en el momento en que las obstrucciones estuviesen abiertas. Así, entraría en el puerto *a mediodía* y, aprovechando el desorden provocado por los acontecimientos en la rada y la consiguiente distracción de la vigilancia interna, hubiera efectuado el ataque al mayor de los buques de guerra presentes. La preparación de esta audaz operación estaba muy avanzada; el teniente piloto Scardamaglia, jefe del grupo de los MTR, estaba ya provisto del billete de avión que el 9 de septiembre lo debía transportar a España; mientras tanto, el teniente de navío Jacobacci y el sargento buzo Forni, destinados al forzamiento del puerto, se estaban preparando desde hacía meses, haciendo con el torpedo tripulado recorridos en inmersión parecidos o superiores a los que debían realizar en la acción. El ataque debía tener lugar el 2 de octubre.

Estábamos trabajando en estos cometidos cuando, la tarde del 8 de septiembre, encontrándome al mando de la Flotilla en La Spezia, abrí la radio para captar el parte de guerra; como un rayo en cielo claro, la noticia del armisticio cayó sobre nuestros proyectos, sobre nuestra actividad, sobre nuestras esperanzas.

De tal modo, yo, comandante de la Décima Flotilla MAS, jefe militar de combatientes en todos los frentes de Europa, depositario de importantes secretos y de novísimas armas, responsable ante el rey y ante el pueblo de las funciones militares que me confirieron y de la vida de los hombres que me habían sido confiados, supe, por la ronca voz de la radio (que muy bien podría no haber abierto, como casualmente lo hice), que el país por el cual estábamos en guerra y combatíamos, había entrado en estado de armisticio.

Ninguno de mis numerosos superiores directos o indirectos había creído necesario darme, aunque fuese reservadamente, una comunicación preventiva.

Me pareció extraño.

FIN

APÉNDICES

I — Relación nominal de la dotación del submarino *Sciré*, perdido en la mar el 10 de agosto de 1942.

II — Relación de los condecorados con la medalla de oro al valor militar pertenecientes a la Décima Flotilla Mas hasta el 8 de septiembre de 1943.

III — Relación de los buques enemigos hundidos o averiados por la Décima Flotilla Mas hasta el 8 de septiembre de 1943.

APÉNDICE I

EL DECALOGO DE LA DECIMA FLOTILLA MAS

Ruego que Tú nos concedas tanto la victoria como el regreso; pero si ha de ser una cosa, oh Dios, concédenos la victoria sola.

Los hombres de la Décima Flotilla MAS que, en las operaciones realizadas hasta hoy, han caído o han sido capturados por el enemigo y que durante el largo período de preparación han estado entre nosotros, han seguido una norma de vida que la prueba de los hechos ha demostrado ser la indispensable plataforma ética desde la cual ellos han podido y sabido elevarse a la gloria del éxito y a la apoteosis del sacrificio.

El «Decálogo del operador» es la expresión sintética de las enseñanzas que ellos nos han dejado. Ellos nos lo han dictado antes de partir ordenándonos observarlo con la misma tenacidad y la misma fe que ellos.

Secciones de Asalto de la Marina Real

¡Obedezcamos a nuestros héroes!

EL COMANDANTE

EL DECALOGO

I — CALLA

Es indispensable mantener el secreto aun en las más mínimas cosas y con todos, inclusive con los padres y los amigos más íntimos. Cualquier indiscreción es una traición, porque compromete nuestra obra y puede costar la vida a muchos de nuestros compañeros.

II — SE SERIO Y MODESTO

Has prometido comportarte como audaz. Te hemos creído. Así basta. Es inútil hacer gala de tu decisión ante familiares, amigos, superiores y compañeros. De una tan bella promesa no se hace el trampolín de la vanidad personal. Sólo hablarán los hechos.

III — NO SOLICITAR RECOMPENSAS

La mejor recompensa es la conciencia de haber llevado a cabo la misión que se te confió. Las medallas, los elogios, los honores, hacen intrépido a quien los recibe por el espontáneo reconocimiento del que juzga, no al que lo solicita o lo mendiga.

IV. — SE DISCIPLINADO

Antes que el valor y la destreza, se te pide la disciplina más profundamente sentida: del espíritu y del cuerpo. Si no saludas, si no eres educado, si no obedeces a las pequeñas cosas de todos los días, si el servicio de cuartel te pesa

y te parece indigno de ti, si no sabes adaptarte a comer mal y a dormir peor, no eres de los *nuestros*.

V — NO TENER PRISA POR ACTUAR, NO CONTAR A TODOS QUE NO VES LA HORA DE PARTIR

Podrás operar sólo cuando tu corazón, tu cerebro y tu cuerpo estén listos. Si eres impaciente no estarás listo. Debes aprender a conocer perfectamente tu arma y emplearla en cualquier contingencia de manera perfecta. El adiestramiento nunca es excesivo. Debes apasionarte a él. Debes mejorar cada día. Sólo el que te manda es juez insobornable de tus posibilidades.

VI — DEBES TENER EL VALOR DE LOS FUERTES, NO EL DE LOS DESESPERADOS

Se te pedirá un esfuerzo enorme, más allá del cual está el éxito. Para alcanzarlo tienes necesidad de todas tus energías físicas y morales. Tu determinación de lograr el éxito a toda costa debe nacer de lo profundo de tu corazón; expresión purísima de tu amor a la Patria, no debe ser el gesto desesperado de un fracasado o un desilusionado. Tu vida militar y privada debe ser por tanto honesta, sencilla, serena.

VII — TU VIDA ES PRECIOSA, PERO EL OBJETIVO LO ES MAS

Debes recordarlo en el momento de la acción. Repítetelo a ti mismo cien veces al día y jura que no fallarás en la prueba.

VIII — NO DAR INFORMACION AL ENEMIGO

Las armas y el material que se te confían no deben caer en las manos del enemigo. Si caes prisionero después de haber operado, recuerda que al enemigo debes comunicar solamente tus datos personales y tu grado. Se te prohíbe —bajo tu palabra de soldado— revelar:

— de dónde vienes,
— cómo has llegado al lugar de la captura.
— el nombre de tus superiores o compañeros,
— las armas que usas y las que conoces,
— el contenido y la existencia de este decálogo.

Aunque el enemigo diga saberlo, no confirmar nada; contesta siempre: «No puedo responder». Recuerda siempre que no debes traicionar a tu país y a tus compañeros con indiscreciones. No hablar de cosas militares y, especialmente, de nosotros y de nuestra actividad ni aun con compañeros de prisión; pueden engañar tu confianza.

IX — SI ERES PRISIONERO, SE ORGULLOSO DE SER ITALIANO; SE DIGNO

No hacer ostentación de pertenecer a los medios de asalto. Trata, en las cartas familiares, de comunicar, como mejor sepas y puedas, todo cuanto conozcas de la acción en la que has participado y sobre el enemigo en general.

Siempre que sea posible, trata de huir.

X — SI CAES, OTROS MIL TE SEGUIRAN. DE GREGARIO LLEGARAS A SER UN JEFE, UN GUIA, UN EJEMPLO

APÉNDICE II

Relación de la tripulación del submarino *Sciré* desaparecido en el mar el 10 de agosto de 1942

Cap. de Corbeta Zelich Bruno
Cap. G. N. Tajer Antonio
S. T. V. Benini Remigio
S. T. V. Savino Gennaro
Ten. G. N. Dajo Alfonso
G. M. Olcese Armando
G. M. Croci Carminati Raoul
Oficial Sil. Farina Giuseppe
» M. N. Ravera Umberto
» Segn. Villa Livio
» El. Rapetti Francesco
» R. T. Fontanini Remo
» Nocch. Barbieri Francesco
» M. N. Stella Gino
2.º ofi. El. Credi Tommaso
2.º ofi. M. N. Salaris Silvio
Sarg. Sil. Gurini Benedetto
» R. T. Barbuti Ottorino
» M. N. Vespia Domenico
» Cañon. Ulivelli Umberto
» El. Esposito Pasquale
S. C. Sil. Capellini Domenico
S. C. Sil. Tavelli Rocco
S. C. R. T. Lodati Romolo
S. C. Cañón. Mapelli Giovanni
S. C. El. Morani Giovanni
S. C. El. Pozzi Ettore
S. C. Sil. Scotti Corrado
S. C. Sil. Brugnoli Guido
S. C. M. N. Riva Enrico
S. C. M. N. Giacalone Vincenzo
S. C. Sil. Canali Enzo
S. Nocch. Magnone Luciano
S. C. M. N. Person Aurelio
S. C. Fuoc. Scardigli Eugenio
Marò Pizzichini Vittorio
» Gervasi Fulvio
» Antonucci Cesare
» Visintini Livio
Sil. Montanelli Luciano
R. T. Borghetti Ivo
Cañón. A. Borgogna Marcello
El. Capuano Mario
M. N. Resaldo Federico
Fog. A. Germani Alfredo
S. C. El. Anielli Settimio
S. C. Fur. S. Petracchi Antonio
Marò Dragone Vittorio

APÉNDICE III

Relación de los condecorados con la medalla de oro al valor militar pertenecientes a la Décima Flotilla Mas, hasta el 8 de setiembre de 1943

Arillo Mario, Cap. de Corb.	Argel, diciembre 42
Barberi, Emilio, sargento	Suda, marzo 41
Becatti Lino, 2.º oficial	Suda, marzo 41
Bianchi Emilio, oficial	Alejandría, diciembre 41
Birindelli Gino, ten. navío	Gibraltar, octubre 40
Borghese J. Valerio, t. nav.	Gibraltar, octubre 40
† Bosio Carlo, S. T. V.	Malta, julio 41
Cabrini Angelo, S. T. V.	Suda, marzo 41
† Carabelli Aristide, S. T. A. N.	Malta, julio 41
De Vito Alessio, alfér. cañon.	Suda, marzo 41
Durand de la Penne Luigi, S. T. V.	Alejandría, diciembre 41
Faggioni Luigi, Ten. de Navío	Suda, marzo 41
† Falcomata Bruno, Cap. Médico	Malta, julio 41
Frassetto Roberto, S. T. V.	Malta, julio 41
† Giobbe Giorgio, Cap. de Corb.	Malta, julio 41
† Magro Giovanni, S. Alf. Pal.	Gibraltar, diciembre 42
Marceglia Antonio, Alférez G. N.	Alejandría, diciembre 41
Marino Mario, Alfér. Pal.	Alejandría, diciembre 41
Martellotta Vincenzo, Alf. A. N.	Alejandría, diciembre 41
† Moccagatta Vittorio, Alf. Frag.	Malta, julio 41
† Pedretti Alcide, 2.º Of. Pal.	Malta, julio 41
Schergat Spartaco, Palombaro	Alejandría, diciembre 41
Tedeschi Tullio, Alf. M. N.	Suda, marzo 41
† Tesei Teseo, Comand. G. N.	Malta, julio 41
† Todaro Salvatore, Cap. de Corb.	La Galite, diciembre 42
† Visintini Licio, Ten. Nav.	Gibraltar, diciembre 42
Telegrafista X Flotilla Mas	Mediterráneo, 10 junio 40 – 10 junio 43
Telegrafista submarino *Sciré*	Mediterráneo, 10 junio 40 – 10 junio 43

† Otorgada a título póstumo

APÉNDICE IV

Relación de los buques enemigos hundidos o averiados por la Décima Flotilla Mas hasta el 8 de septiembre de 1943

1	Acorazado *Queen Elizabeth*	32.000	Alejandría, diciembre 41
2	Acorazado *Valiant*	32.000	Alejandría, diciembre 41
3	Crucero *York*	10.000	Suda, marzo 41
4	Caza *Jervis*	1.690	Alejandría, diciembre 41
5	Caza tipo *Jervis* (1)	1.690	El Daba, agosto 42
6, 7, 8	Tres mercantes (1)	32.000	(2) Suda, marzo 41
9	Cisterna *Sagona*	7.750	Alejandría, diciembre 41
10	Cisterna militar *Denbydale*	15.893	(2) Gibraltar, septiembre 41
11	Motonave *Durham*	10.900	Gibraltar, septiembre 41
12	Cisterna *Fiona Shell*	2.444	Gibraltar, septiembre 41
13	Motonave rusa (1)	13.000	(2) Mar Negro, junio 42
14	Vapor *Meta*	1.578	Gibraltar, julio 42
15	» *Shuma*	1.494	Gibraltar, julio 42
16	» *Empire Snipe*	2.497	Gibraltar, julio 42
17	» *Baron Douglas*	3.899	Gibraltar, julio 42
18	» *Raven's Point*	1.887	Gibraltar, septiembre 42
19	» *Ocean Vanquisher*	7.174	Argel, diciembre 42
20	» *Berta*	1.493	Argel, diciembre 42
21	» *Empire Centaur*	7.041	Argel, diciembre 42
22	» *Armattan*	4.567	Argel, diciembre 42
23	» *N. 59* (americano)	7.500	(2) Argel, diciembre 42
24	» *Pat Harrison*	7.000	Gibraltar, mayo 43
25	» *Mahsud*	7.500	Gibraltar, mayo 43
26	» *Camerata*	4.875	Gibraltar, mayo 43
27	» *Orion*	7.000	Alejandreta, julio 43
28	» *Kaituna*	10.000	Mersina, julio 43
29	Motonave *Fernplant*	7.000	Alejandreta, agosto 43
30	Vapor *Harrison Grey Otis*	7.000	Gibraltar, agosto 43
31	Cisterna *Thorshovdi*	10.000	Gibraltar, agosto 43
32	Vapor *Stanridge*	6.000	Gibraltar, agosto 43

5 buques de guerra = 77.380
y 27 buques mercantes = 187.412
Toneladas en total 264.792

(1) No hay seguridad en el nombre
(2) Tonelaje presunto.

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Submarinista con autorespirador de gran autonomía . . . 32
Tres fases del ataque con lancha explosiva 33
Ejercicios de alumnos de la Escuela de Submarinistas . . 48
El hundimiento del submarino *Gondar* fotografiado desde un avión enemigo 49
La navegación con el «cerdo» a nivel de los anteojos . . . 80
Con el «cerdo» sumergido 80
Mussolini recibe en el Palacio Venecia a los operadores de la IV misión del *Sciré*. De izquierda a derecha: Giannoni, Vesco, Catalano, Zozzoli, Magro y Visintini 81
Orden de servicio del comandante del *York* (27 de marzo de 1941) 96
Sobre la cubierta del *Sciré* en navegación; el comandante Borghese y el oficial de derrota Benini 97
El buque cisterna *Fulgor* adaptado como apoyo de los submarinos, en la rada de Cádiz 112
Nadadores de asalto en ejercicios submarinos 113
En la flotilla MAS de Augusta, antes de la partida hacia Malta. En el centro el comandante Moccagatta . . . 128
El viaducto de San Telmo destruido por la explosión de la lancha de Carabelli 128
Tesco Tesei 208
El submarino *Sciré* 209
La tripulación del *Sciré* al retorno de la misión de Alejandría 209
Un momento de la ceremonia de la entrega de condecoraciones al valor a la tripulación del *Sciré*. (La Spezia, 2 de abril de 1942) - 224

El *Ambra* y su comandante el teniente de navío Mario Arillo 224
El comandante Giobbe 225
La Décima en Crimea: autocarros de la columna Moccagatta en una carretera de Crimea 240
La Décima en el Mar Negro: una lancha torpedera en la bahía de los Foros 240
La Décima en el Mar Negro: entrevista entre el comandante Todaro y el general Von Manstein 241
Base de Foros: mantenimiento de un torpedo. En el centro, Todaro 241
Villa Carmela. (Entre las dos ventanas, el observatorio) . . 256
Gibraltar y los buques de los convoyes ingleses, vistos desde Villa Carmela. En primer plano la señora doña Conchita Ramognino 256
Convoy inglés visto desde la playa de Villa Carmela . . . 257
La misma playa después del ataque de los nadadores de asalto: caballos de frisia y centinelas españoles a caballo . 257
Con el «cerdo» en superficie 304
El submarino de ataque C. A. 305
En el *Olterra* en Algeciras: montaje de un SLC en la cámara secreta. El destacamento de la Décima: Rossi, Tomellini, Biradelli, Barbetti, Bonato y De Vincenzi 320
Los acorazados *Valiant* y *Queen Elizabeth* 321
El crucero *York* 321

ÍNDICE

Cómo nace una nueva arma 5
Los medios de asalto 21
Estamos en guerra. Primera misión: Submarino *Iris*. — Agosto 1940 33
Septiembre de 1940. Misiones de los submarinos *Gondar* y *Sciré* 45
El comandante Moccagatta. De una organización a la flotilla Mas 57
Segunda misión del *Sciré* en Gibraltar. Octubre de 1940 . . 69
El primer éxito de los medios de asalto. La victoria de Suda: Marzo 1941 91
Tercera misión del *Sciré* en Gibraltar. Mayo de 1941 . . . 107
El glorioso fracaso de Malta. 25-26 de julio de 1941 . . . 119
El primer éxito de los medios submarinos. Gibraltar: 20-21 septiembre de 1941 143
Hundimiento de los acorazados *Valiant* y *Queen Elizabeth*. Alejandría: 19 diciembre de 1941 163
Primavera de 1942: Las lanchitas en el asedio de Malta. El *Ambra* en Alejandría 201
La Décima en el Mar Negro. El asedio de Sebastopol . . . 217
Verano de 1942. — Operaciones *Cefalo*. — *Sogliola*. — *Costanza*. — Viaje a Europa. Fin del *Sciré* 231
Asedio a Gibraltar. — Villa Carmela. — Dos ataques de nadadores. — El *Olterra* 259
El *Ambra* en Argel: La campaña de Túnez 285
El frente se repliega — La actividad se extiende. — Mayo-Septiembre de 1943 303

APÉNDICES

I — El decálogo de la Décima Flotilla Mas 337

II — Relación de la tripulación del submarino *Sciré* desaparecido en el mar el 10 de agosto de 1942 342

III — Relación de los condecorados con la medalla de oro al valor militar pertenecientes a la Décima Flotilla Mas, hasta el 8 de septiembre de 1943 343

IV — Relación de los buques hundidos o averiados por la Décima Flotilla Mas hasta el 8 de septiembre de 1943 . 344